

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>5. MESURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ CIVILE .....</b>	<b>5-1</b>
<b>5.1 PLAN DES MESURES D'URGENCE EXISTANT .....</b>	<b>5-1</b>
5.1.1 La Ville de Montréal .....	5-1
5.1.2 Ministère des Transports - Direction de l'Île-de-Montréal .....	5-1
5.1.2.1 <i>Outils et méthodes disponibles</i> .....	<b>5-5</b>

## 5. MESURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ CIVILE

### Introduction

Comme pour tout nouveau projet routier montréalais, un plan de mesures d'urgence est obligatoire afin de répondre aux situations d'urgence pouvant survenir lors des travaux et durant la phase d'exploitation. Certains acteurs participent à sa réalisation, comme par exemple la Ville de Montréal et le ministère des Transports - Direction de l'Île-de-Montréal.

### 5.1 PLAN DE MESURES D'URGENCE EXISTANT

#### 5.1.1 La Ville de Montréal

Depuis décembre 2003, un nouveau plan de mesures d'urgence a été mis en vigueur par la Ville de Montréal. Ce document est conçu à l'aide de la «Loi sur la protection des personnes et des biens en cas de sinistres».

De façon globale, le Plan fourni par la Ville de Montréal s'inscrit dans le projet d'amélioration des infrastructures routières terrestres près de l'Aéroport Montréal-Trudeau. Effectivement, le Plan identifie les vulnérabilités présentes sur l'ensemble du secteur métropolitain et fournit à cet effet cinq types de sinistres majeurs :

- Déversements toxiques;
- Inondations, pluies torrentielles ou la crue des eaux;
- Pannes d'électricité par temps froids;
- Tempêtes de neige ou blizzards;
- Séismes.

#### 5.1.2 Ministère des Transports - Direction de l'Île-de-Montréal

Couvrant l'ensemble du territoire montréalais, le MTQ - Direction de l'Île-de-Montréal dispose de plusieurs outils et méthodes globales d'intervention afin de contrer efficacement une situation d'urgence. Faisant partie intégrale de l'île de Montréal, la gestion des mesures d'urgence concernant le projet d'amélioration des infrastructures de transport près de l'Aéroport Montréal-Trudeau est sous la responsabilité du MTQ, et ce, pendant la phase de construction ainsi que pendant la phase d'exploitation de l'infrastructure.

### **Sa mission générale**

La Direction de l'Île-de-Montréal du MTQ est responsable de la mission «Transport» pour la région de Montréal. À ce titre, elle doit, à la demande du coordonnateur de l'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC), être en mesure de :

- Fournir l'état des infrastructures de transport de personnes et de marchandises disponibles;
- Fournir l'ensemble des moyens de transport disponibles;
- Entretenir, remettre en état ou mettre en place des infrastructures de transport;
- Fournir les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires.

### **Ses activités**

Pour accomplir ses mandats, la Direction de l'Île-de-Montréal doit planifier, mobiliser et coordonner les activités des différents intervenants. Ces activités sont :

- La diffusion des informations publiques;
- La connaissance de l'utilisation des réseaux;
- La connaissance de l'état des réseaux;
- Le transport routier et ferroviaire;
- Le transport aérien et maritime;
- L'exploitation, l'entretien et la réhabilitation d'infrastructures;
- La réhabilitation, la construction ou la reconstruction d'infrastructures;
- La coordination de l'attribution des ressources disponibles.

### **DIFFUSION DES INFORMATIONS PUBLIQUES**

Le coordonnateur régional en sécurité civile est le responsable de cette activité. C'est le répondant régional en communication qui a le mandat de la réaliser en collaboration avec la Direction des communications. Il s'agit d'assurer la coordination des activités de communication avec le public et les médias locaux en diffusant l'information validée et approuvée par le coordonnateur régional en

sécurité civile. La Direction de l'Île-de-Montréal utilise tous les moyens disponibles pour rejoindre les clientèles visées dans les meilleurs délais.

On peut citer :

- Le site Internet du Ministère ([www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca));
- Les médias radiophoniques et télévisés;
- Les panneaux à messages variables;
- Les chroniqueurs de circulation des principales chaînes radiophoniques.

Faisant partie du Service public d'appels d'urgence (SPAU), la Direction est en contact direct avec les principaux partenaires du MTQ tels que la Sûreté du Québec, les ambulanciers, les pompiers, le Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal et d'autres intervenants d'urgence.

### **ASSURER LA CONNAISSANCE DE L'UTILISATION DES RÉSEAUX**

Pour assurer la connaissance de l'utilisation des réseaux de transport, la Direction de l'Île-de-Montréal utilise tous les moyens à sa disposition tels que :

- Le réseau de caméras pour la surveillance du territoire;
- Les surveillants routiers en patrouille 24 heures par jour;
- La permanence et la veille assurées par un centre de monitoring;
- Les stations de détection de véhicules sur le réseau autoroutier;
- Les stations météorologiques et d'autres systèmes intelligents de transport.

Pour ce qui est des réseaux ferroviaires et aériens, la Direction collabore avec ses partenaires tels que Canadien National (CN), Canadien Pacifique (CP), Aéroports de Montréal (ADM) et Société des transports de Montréal (STM) pour connaître l'état, l'utilisation et l'achalandage de leurs réseaux de transport.

### **ASSURER LA CONNAISSANCE DE L'ÉTAT DES RÉSEAUX**

Afin de connaître de l'état des réseaux sous sa responsabilité, la Direction de l'Île-de-Montréal observe et inspecte régulièrement ses infrastructures selon un calendrier préalablement défini dans le cadre des activités de monitoring (en centres de services) et d'inspection (au Service des inventaires et du Plan) des structures. Pour ce qui est du réseau municipal, la Direction collabore avec la Ville de Montréal, notamment la division des ponts et

tunnels, pour en connaître l'état. L'état des réseaux ferroviaires et aériens est fourni par les différents partenaires tels que le CN, le CP, ADM et la STM.

### **TRANSPORTS ROUTIER ET FERROVIAIRE (PERSONNES ET MARCHANDISES)**

La Direction de l'Île-de-Montréal est soutenue dans cette activité par le ministère de l'Éducation et par la Société de l'assurance automobile du Québec. La Direction est aussi soutenue par la Commission des transports du Québec grâce aux liens qu'elle a avec les associations des transporteurs.

Le Service des liaisons avec les partenaires et les usagers a établi des liens avec l'AMT, la STM et les différentes commissions scolaires de Montréal afin d'avoir leur soutien pour le transport des personnes au moyen d'autobus.

### **TRANSPORTS AÉRIENS (PERSONNES ET MARCHANDISES)**

Le Service aérien gouvernemental, le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs et la Sûreté du Québec soutiennent le ministère des Transports par les ressources dont ils disposent dans le transport aérien. Le Service aérien gouvernemental responsable de l'activité « Transport aérien d'urgence » met à la disposition du Ministère ses équipements de transport aérien d'urgence. Il appartient à la Direction de l'Île-de-Montréal, en collaboration avec l'ORSC, de déterminer l'ordre de priorité d'utilisation de ces équipements. Le ministère des Transports soutient cette activité.

### **EXPLOITATION, ENTRETIEN ET RÉHABILITATION D'INFRASTRUCTURES**

Après avoir recueilli les informations dans l'activité « Connaissance de l'état des réseaux », les centres de services établissent un calendrier de travaux sur le réseau selon les priorités quant à la sécurité des usagers. Dans cette activité, les centres de services peuvent consulter le Service des projets, le Service des inventaires et du Plan ou encore le Service de l'exploitation du réseau de la Direction de l'Île-de-Montréal pour une expertise poussée.

### **RÉHABILITATION, CONSTRUCTION OU RECONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES**

Cette activité est coordonnée par le Service des projets en collaboration avec le Service des inventaires du Plan de la Direction de l'Île-de-Montréal. À la suite des inspections du réseau, les infrastructures décelées qui nécessitent des travaux de plus grande envergure sont sous la responsabilité du Service des projets. Ce dernier pourra fournir l'expertise nécessaire en réalisation des travaux ou en impartition avec des firmes de génie conseil. Le Service des inventaires et du Plan classe les infrastructures selon les priorités quant à la sécurité des usagers et le Service des projets coordonne l'exécution des travaux.

## COORDINATION DE L'ATTRIBUTION DES RESSOURCES DISPONIBLES

Cette activité est coordonnée par le Service de l'exploitation du réseau soutenu par le Service du soutien à la gestion. Elle consiste à mettre à la disposition de l'ORSC toutes les ressources matérielles et humaines disponibles à la Direction de l'Île-de-Montréal.

### 5.1.2.1 *Outils et méthodes disponibles*

Le MTQ - Direction de l'Île-de-Montréal dispose de plusieurs outils pour la planification, la veille, l'intervention et la gestion de situation d'urgence. Pour ce faire, plusieurs plans et études ont été réalisés dans le but de répondre efficacement à toutes situations d'urgence possibles, et ce, sur l'ensemble du territoire montréalais. La liste suivante fournie par le MTQ décrit à cette fin ces différents outils :

Le « Plan ministériel de sécurité civile » : ce document, mis à jour régulièrement (dernière mise à jour : mars 2004), constitue un document de référence explicitant la structure organisationnelle en situation d'urgence, la coordination avec les différents partenaires gouvernementaux en situation de sinistre, l'identification de 22 risques routiers et les modes d'intervention spécifiques à chacun, et finalement, un répertoire téléphonique des différents intervenants internes et externes ainsi que des personnes-ressources dans différents champs d'expertise.

Une étude des risques identifiant plusieurs sites stratégiques : cette étude utilise une méthode empirique développée par la direction montréalaise du ministère des Transports afin d'identifier la vulnérabilité de son territoire autoroutier. Elle repose sur le calcul d'un pointage pour chaque site potentiellement critique. La pondération se fait en fonction des probabilités d'occurrence, des différents risques ainsi que de leurs impacts sur la mission socio-économique du Ministère. Différents critères sont considérés, à savoir : le DJMA (débit journalier moyen annuel), la densité du réseau de camionnage, la nature de l'alternative de contournement, la durée moyenne journalière de congestion, la vulnérabilité sismique et finalement la complexité et la géométrie des infrastructures (ponts, voies surélevées, tunnels et échangeurs).

Les « Plans particuliers d'intervention (PPI) » : il s'agit d'outils opérationnels pour faciliter l'intervention sur certains sites stratégiques, par exemple dans les tunnels routiers ou sur certains ponts. La Direction de l'Île-de-Montréal du Ministère dispose de plans d'intervention spécifiques aux tunnels L.-H.-La Fontaine et Ville-Marie. De plus, pour 34 autres sites, des plans de gestion de la circulation (courte et longue durée) sont élaborés afin de maintenir un niveau de service acceptable en cas de situation d'urgence.

La présence d'un centre de veille et de monitoring du réseau en exploitation depuis juillet 1994 : le Centre de services de la gestion de la circulation utilise les plus récentes innovations en matière de télécommunications pour assurer une gestion intelligente et une surveillance constante du réseau autoroutier. Par l'intermédiaire de plus de 200 caméras, le Centre assure une surveillance 24 heures du réseau autoroutier. Le Centre de services de la gestion de la circulation travaille quotidiennement en étroite collaboration avec différents premiers intervenants (corps policiers, services de pompiers, services ambulanciers). Il est membre du SPAU (Service public d'appels d'urgence), du Centre d'urgence 911 et du réseau d'échange d'information entre partenaires (canal 9) au même titre que les différents corps policiers et les autres intervenants en sécurité civile.

### **La planification opérationnelle en sécurité civile**

Durant les dernières années, l'implication et le rôle du Ministère dans de nombreux sinistres et crises démontrent son efficacité opérationnelle. Cependant, même si le passé témoigne de son efficacité interventionniste, il n'en demeure pas moins que le volet prévisionniste occupe une place importante dans cette démarche intégrée en cinq étapes qui sont : la connaissance du milieu, l'étude de vulnérabilité, les mesures de prévention, la planification opérationnelle et finalement le rétablissement.

Comme pour tout nouveau projet autoroutier du réseau montréalais, le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestres près de l'Aéroport Montréal-Trudeau a été soumis à une étude de l'état actuel de la circulation (DJMA, durée de congestion, la complexité et la géométrie des infrastructures) afin de relever les zones majeures de conflits et d'accidents. Il est alors important de mentionner que le nouveau projet concernant l'échangeur Dorval, soit la réalisation du scénario 2B, n'augmente pas ces zones à risque. Bien au contraire la solution 2B propose une simplification de la configuration actuelle et une ségrégation de la circulation locale et régionale, rendant ainsi le trajet plus sécuritaire et moins complexe tant pour les automobilistes locaux que pour la circulation de transit lourd.

En ce qui concerne les dispositions à prendre pour la période des travaux, la Direction de l'Île-de-Montréal élabore en partenariat avec différents organismes des procédures particulières en situation d'urgence sur les chantiers de construction. Après avoir identifié les risques et vulnérabilités lors de la période de construction du projet de l'échangeur Dorval, ainsi que les problématiques d'accessibilité dues aux entraves, des procédures spécifiques concertées entre partenaires ont été élaborées (Gestion des impacts). Ces procédures concernent les grands champs de responsabilités suivants : la sécurisation des lieux (corps policiers et ministère des Transports), l'acheminement des secours (pompiers et Urgences Santé), la gestion de la circulation (Sûreté du Québec et ministère des

Transports), l'évacuation des travailleurs et des citoyens (pompiers et entrepreneur chargé du projet) et la protection de l'environnement (ministère de l'Environnement).

### **Le Plan national de sécurité civile**

Bien que le Plan national de sécurité civile se réalise indépendamment du projet d'amélioration des infrastructures routières terrestres près de l'Aéroport Montréal-Trudeau, il importe de mentionner qu'avec la nouvelle Loi sur la sécurité civile (Projet de loi n° 173), plusieurs travaux sont en cours afin de mettre en place une structure nationale efficace pour répondre à des situations de sinistres majeurs. Le Plan national de sécurité civile (PNSC) vise à offrir une réponse adéquate à des situations complexes. C'est pour cette raison qu'il prévoit une approche en fonction des besoins, plutôt qu'en fonction des mandats et des structures administratives des organismes. Le ministère des Transports participe depuis quatre ans avec les différents partenaires afin de mettre sur pied ce schéma de sécurité civile en prévision d'un sinistre national. Aujourd'hui, des travaux sont en cours au niveau ministériel et régional pour la planification opérationnelle de différentes missions comme l'évacuation massive, l'hébergement, le transport, la santé et bien d'autres. Le Ministère est responsable de la mission «Transport», mais joue plusieurs rôles dans d'autres missions et supporte d'autres partenaires comme la Sûreté du Québec dans la mission «Évacuation massive» qui est sous sa responsabilité.

Une synthèse basée sur la version du 18 janvier 2001 du PNSC a d'ailleurs été faite par un groupe de réflexion auquel participe le MTQ. Elle fournit toutes les responsabilités régionales dévolues par le PNSC. Toutes ces responsabilités ont été regroupées en quatre champs d'activités :

- Fournir l'état des infrastructures de transport de la région;
- Mettre les ressources du MTQ à la disposition de l'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC);
- Entretien, remettre en état ou construire des infrastructures de transport pour l'ORSC;
- Assurer le transport des personnes entre les lieux identifiés par l'ORSC.

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>6. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL .....</b>	<b>6-1</b>
<b>6.1 PROGRAMME DE SURVEILLANCE.....</b>	<b>6-1</b>
6.1.1 Phase 1- Plans et devis préliminaires et définitifs .....	6-1
6.1.2 Phase 2 - La construction .....	6-1
6.1.3 Phase 3 - Exploitation et entretien .....	6-5
<b>6.2 PROGRAMME DE SUIVI.....</b>	<b>6-5</b>

## 6. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

### Introduction

Dans le cadre de l'élaboration du projet de l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau, des programmes de surveillance et de suivi environnemental sont proposés afin d'assurer le respect des exigences légales et le bon fonctionnement des travaux, des infrastructures et des aménagements réalisés.

### 6.1 PROGRAMME DE SURVEILLANCE

La surveillance de la réalisation du projet de l'échangeur Dorval se réalisera en trois phases, soit :

- Phase 1 -  
Avant le début des travaux et lors de la préparation des plans et devis préliminaires (obtention du certificat d'autorisation de construction) et définitifs (appel d'offres);
- Phase 2 -  
Pendant la phase de construction;
- Phase 3 -  
Pendant l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure routière.

#### 6.1.1 Phase 1- Plans et devis préliminaires et définitifs

Le programme de surveillance débute pendant la phase de préparation des plans et devis du projet. Il s'agit, à cette étape, de s'assurer d'intégrer aux plans et devis ainsi qu'aux documents d'appels d'offres ou autres documents contractuels toutes les mesures d'atténuation contenues dans le rapport d'étude d'impact sur l'environnement (chapitre 4) et, s'il y a lieu, l'ensemble des exigences particulières du décret d'autorisation de réalisation.

Par ailleurs, dans le but d'atteindre les objectifs de sécurité routière recherchés, cette phase peut comprendre également la réalisation d'un audit de sécurité routière.

#### 6.1.2 Phase 2 - La construction

Il s'agit à cette étape d'effectuer la surveillance environnementale du projet directement sur le chantier. Durant la durée totale de la phase de construction, il est primordial de veiller au respect de l'ensemble des normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis (clauses contractuelles). Ces clauses permettent d'assurer que les mesures d'atténuation

présentées dans cette étude (chapitre 4) seront mises en application. La firme chargée d'exécuter les travaux de construction devra aussi respecter le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports (CCDG), lequel garantit une bonne qualité d'exécution. Le CCDG précise en outre les responsabilités du ministère des Transports et de l'entrepreneur en matière de surveillance des travaux.

Le chargé de projet du MTQ ou, le cas échéant, les professionnels mandatés pour la surveillance doivent assurer tout au long de la phase de construction le respect de toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat et les dispositions du CCDG. La personne chargée de la surveillance assure une présence quotidienne sur les lieux des travaux et doit s'assurer que l'entrepreneur et les sous-traitants sont informés des clauses environnementales à respecter.

Durant la phase de construction, les éléments suivants feront l'objet d'une attention particulière :

- La circulation et sécurité;
- L'archéologie;
- L'information auprès de la population;
- Le climat sonore;
- Les vibrations;
- La qualité de l'air;
- La gestion des sols excavés;
- Le contrôle et le traitement des eaux de drainage et la protection du ruisseau Bouchard.

### **Circulation et sécurité**

Un plan de gestion de la circulation sera réalisé par le MTQ en collaboration avec la Ville de Montréal, l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM). Ce plan permettra de minimiser les impacts du projet sur la circulation (notamment les débordements de circulation dans les rues locales) et d'assurer la sécurité des usagers (automobiliste, piéton, cycliste et usager du transport en commun) dans la zone des travaux.

## Archéologie

Pendant les travaux, les zones potentielles archéologiques identifiées dans l'étude d'impact doivent faire l'objet d'une attention particulière. Ces zones sont :

- Le versant est d'un ruisseau qui coulait en direction nord-ouest/sud-est et qui venait court-circuiter le ruisseau Bouchard, où s'est formée une série de paléo-méandres composant un petit delta efficace il y a 6000 ans;
- Les habitations le long du chemin de la Côte-de-Liesse;
- L'ancienne gare.

Par ailleurs, advenant une découverte de vestiges archéologiques avant la phase des travaux, des mesures de protection pourront être élaborées afin de sauvegarder le patrimoine archéologique présent. Par exemple, on pourra mettre en place une clôture ou interdire aux véhicules et machineries lourdes d'approcher ces sites de découvertes archéologiques.

De plus, certaines mesures spécifiques seront appliquées pendant les travaux dans l'éventualité de la découverte fortuite de vestiges archéologiques (fondations de pierre, fragments de métal ou de vaisselle, objets façonnés en pierre ou autres matériaux, etc.). Toute identification de telles traces devra être communiquée à l'archéologue du ministère des Transports, et les travaux à l'endroit de la découverte seront immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de la découverte.

## Information auprès de la population

Pendant la période des travaux, le Ministère mettra en place différents moyens pour informer la population sur le projet, la nature des travaux, les impacts et les inconvénients occasionnés par la construction, les entraves à la circulation ainsi que les mesures de gestion des impacts mises en place. À titre indicatif, les outils de communication pourraient prendre la forme de dépliants d'information transmis aux riverains (résidants, commerces et entreprises) du projet, de rencontres d'information, de diffusion de communiqués dans les médias, de panneaux à messages variables pour diffuser l'information sur les entraves à la circulation, etc. De plus, la population pourra, pendant toute la durée des travaux, et ce, 24 heures sur 24, s'informer ou transmettre ses commentaires sur les travaux par le biais de la ligne Info-Travaux, accessible par téléphone ou par Internet.

### **Climat sonore**

Durant les travaux de construction, un programme de gestion du bruit sera mis en place. Afin de s'assurer que les niveaux sonores autorisés ne sont pas dépassés et que les mesures d'atténuation sont efficaces, un suivi acoustique sera réalisé tout au long des travaux par l'entrepreneur et le surveillant de chantier. La fréquence et le nombre de relevés sonores seront fonction de la durée du chantier et de la proximité des zones résidentielles. Un chantier nécessitant des travaux de nuit fera généralement l'objet d'un suivi plus élaboré que dans le cas d'un chantier où les travaux sont effectués de jour.

### **Vibrations**

Lors des travaux, le Ministère imposera des limites d'intensité de vibrations et un contrôle des vibrations à l'aide de séismographes installés à des endroits stratégiques. Ainsi, il sera possible, advenant une situation où l'intensité des vibrations est transgressée, d'élaborer des mesures permettant de les ramener à des niveaux acceptables.

### **Qualité de l'air**

Durant les travaux de construction, un suivi sera réalisé afin de s'assurer que les émissions de poussière provenant du chantier respectent les normes en la matière, notamment celles du Règlement 90 sur l'assainissement de l'air de la Communauté métropolitaine de Montréal. Des échantillons seront prélevés à proximité du chantier et si les exigences ne sont pas respectées, des mesures supplémentaires de contrôle des émissions de poussière seront mises en place.

### **Gestion des sols excavés**

Un plan de gestion des sols excavés sera élaboré afin de s'assurer que les sols contaminés excavés soient gérés conformément à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés et à la législation afférente.

### **Contrôle et traitement des eaux de drainage et protection du ruisseau Bouchard**

Dans le cadre du programme de surveillance environnementale, il importe aussi de porter une attention particulière au ruisseau Bouchard, afin de s'assurer que les mesures particulières de protection de l'environnement soient respectées et efficaces pour limiter l'apport des sédiments dans le ruisseau.

### 6.1.3 Phase 3 - Exploitation et entretien

Après la fin des travaux de construction de l'échangeur et ce durant quelques années, le MTQ procède à une vérification périodique. S'il y a lieu, des mesures d'atténuation liées à l'utilisation et à l'entretien du secteur seront élaborées. Des travaux d'entretien seront également effectués, pour une période de 2 ans, sur les aménagements paysagers qui ont été réalisés dans le cadre du projet.

## 6.2 PROGRAMME DE SUIVI

Le principal objectif du programme de suivi environnemental est de vérifier la validité et l'exactitude de l'évaluation des impacts effectuée lors de l'avant-projet, ainsi qu'à valider l'efficacité des mesures d'atténuation destinées à contrer ou minimiser les impacts réels du projet. Bien que le projet comporte peu d'impacts environnementaux importants, trois éléments feront l'objet d'un suivi, soit : le climat sonore, la qualité de l'air et les aménagements paysagers.

Un programme de suivi préliminaire est proposé pour ces trois éléments. Chacun des suivis fera l'objet d'un rapport qui devra être déposé au ministère de l'Environnement du Québec. Les rapports devront faire état des recommandations résultant du suivi et des correctifs apportés, s'il y a lieu.

### Le climat sonore

Durant la phase d'exploitation de la nouvelle route, des relevés sonores seront réalisés à proximité des zones sensibles afin de pouvoir quantifier le niveau de bruit généré par la nouvelle infrastructure. La fréquence des relevés ainsi que leur localisation seront définis ultérieurement. Ainsi, si les résultats de ces relevés dépassent les objectifs retenus dans l'étude d'impact, des mesures d'atténuation pourront être élaborées dans le but d'atteindre un niveau sonore acceptable.

### La qualité de l'air

Une évaluation des débits de la circulation et de la composition de la flotte de véhicules devra être effectuée après la mise en service de la nouvelle infrastructure. Cela permettra ainsi de valider les données recueillies lors de la phase de construction afin d'élaborer des mesures d'atténuation dans le cas où la qualité de l'air est jugée inacceptable.

Parmi les stations d'échantillonnage du réseau de la Ville de Montréal, celle qui est la plus rapprochée de la zone d'étude est située à l'Aéroport Montréal-Trudeau. Cette station analyse les PM<sub>2.5</sub> (particules de diamètre inférieur à 2.5 microns) et les résultats sont disponibles sur le site Internet de la Ville de Montréal.

### **L'aménagement paysager**

Le programme de suivi permettra de s'assurer de la reprise des arbres et des arbustes plantés une fois l'infrastructure en exploitation. Une évaluation des arbres et autres végétaux plantés permettra d'identifier les spécimens malades, morts ou encore ceux qui ont mal repris après une transplantation. De cette façon, des mesures correctrices pourront être alors élaborées pour traiter ou remplacer les espèces malades.

## CONCLUSION

Le ministère des Transports du Québec avec ses partenaires Aéroports de Montréal et la Ville de Montréal ont planifié l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau dans la recherche d'une amélioration des conditions de transport, de soutien au développement économique de Montréal et de support aux efforts importants développés pour maintenir le statut d'aéroport international.

Ce projet qui consiste en un réaménagement des réseaux supérieur et local ainsi qu'à la mise en place d'un corridor ferroviaire permet de répondre aux besoins et aux attentes de la communauté locale et aux divers objectifs des promoteurs et des organismes du milieu. Outre les objectifs économiques et stratégiques, le projet a aussi été développé dans la poursuite d'objectifs :

- de protection de l'environnement du milieu dans lequel s'insère le projet;
- d'intégration au milieu urbain environnant;
- de développement durable, notamment en prévoyant la mise en place d'une servitude apte à recevoir un projet de lien ferroviaire vers le centre-ville de Montréal et en prévoyant des mesures pour inciter un transfert modal vers le transport en commun;
- d'amélioration des conditions de sécurité pour tous les modes de transport dans le secteur à l'étude, automobile, piétonnier, cycliste ou transport en commun;
- d'amélioration de la fiabilité de la chaîne de transport terre-air des personnes et des marchandises, à laquelle participent le réseau routier, les infrastructures de transport en commun et l'aéroport;
- de réponse aux attentes des citoyens, des usagers et des groupes socio-économiques intéressés, recueillies dans le cadre de l'enquête de perception réalisée durant l'élaboration du projet, afin que celui-ci soit le résultat d'un large consensus et qu'il soit jugé socialement acceptable.

L'évaluation des impacts sur les composantes des milieux humain et biophysique a permis de démontrer que ce projet n'entraînera aucun impact résiduel fort et que la majorité de ces impacts se retrouveront en phase de construction. En phase d'exploitation, bien que l'on relève certains impacts négatifs, on constate que ce projet engendrera d'importants bénéfices sur plusieurs composantes du milieu telles que la circulation, l'économie locale et régionale ainsi que sur la communauté locale et les usagers du réseau routier.

Par ailleurs, l'ensemble des mesures d'atténuation qui ont été relevées dans le cadre de l'évaluation des impacts devront être incluses aux plans et devis afin d'assurer le maintien de l'intégrité de l'environnement. Au cours de la phase de construction, il sera important d'assurer le respect de l'ensemble des normes, directives et mesures environnementales contenues dans ces documents. Certains éléments doivent d'ailleurs faire l'objet d'une attention particulière en ce qui a trait notamment :

- à la circulation et à la sécurité;
- aux zones de potentiel archéologique;
- à l'information transmise auprès de la population locale;
- à l'évaluation des climats sonore et de la qualité de l'air;
- à la gestion des sols excavés et de la protection des eaux (ruisseau Bouchard).

Enfin, lors de la phase d'exploitation, certaines analyses seront nécessaires afin d'assurer un bon suivi relativement aux effets du projet sur le milieu. Ces vérifications concerneront notamment les travaux d'entretien en ce qui a trait aux aménagements paysagers, à l'évaluation du climat sonore et de la qualité de l'air.

L'application de ces mesures est primordiale pour assurer la préservation et le maintien de l'environnement. De plus, elle permet de satisfaire aux besoins de la communauté locale, particulièrement en matière d'amélioration de la qualité de vie du milieu.

Le MTQ et ses partenaires sont convaincus de la valeur du projet, de sa nécessité pour le mieux-être de la population montréalaise et du développement de la région, et de la réponse qu'il représente face aux solutions souhaitées par la population.

## BIBLIOGRAPHIE

Aéroports de Montréal, *Aéroports de Montréal 1941-1991*, 49 pages.

Aéroports de Montréal, *Plan directeur des installations aéroportuaires de Dorval et de Mirabel*, 1995, 107 pages.

ADM, *Plan directeur, Aéroport internationale de Dorval 2003-2023*, 2002, 72 pages.

ADM, *Compilation de l'emploi dans la zone aéroportuaire*, juillet 2002.

Agence métropolitaine de transport, *Plan stratégique du développement du transport métropolitain*, Octobre 1997, Commentaires STCUM.

Cité de Dorval, *Plan d'urbanisme*, 1990.

Communauté urbaine de Montréal, *Schéma d'aménagement*, 1986.

CMM, *Vision 2025, cap sur le monde*, 2003.

Commission des transports de la CUM, Service de la planification, *Desserte de l'Ouest du territoire de la CUM*, rapport final, p. 6-7.

Conseil régional de développement de l'Île de Montréal, *Plan stratégique / Région Îles de Montréal / 1995 – 2000*, 7 décembre 1994, 32 pages.

Consortium Dessau – LGL, *Document de travail 102 : Inventaire et caractérisation de l'utilisation du sol 1990 et évolution historique*, Étude de l'autoroute Métropolitaine (A-40) dans un horizon de planification de 20 ans, Ministère des transports, Gouvernement du Québec, Contrat no : 4150-89-A801, 15 août 1991, 61 pages, bibliographie et annexes.

Consortium SNC♦LAVALIN inc. / CIMA+, *Accessibilité terrestre – Accès routier, Rapport final*, Aéroports de Montréal et Cité de Dorval, Septembre 1996, 26 pages et annexes.

Daniel Arbour et Associés, *Plan d'urbanisme*, Cité de Dorval, mai 1990, 25 pages et annexes, Texte français (Texte anglais, 25 pages et annexes).

Desgagnés Pierre, *Rajustement des projections démographiques de MTQ en fonction des chiffres du recensement de 2001*. Service de l'économie et du plan directeur de transport, juin 2002.

Enviroconseil, *Évaluation environnementale, Étude d'impact du réaménagement de l'échangeur A-20/A-520/Aéroport de Dorval*, août 1998.

Environnement Canada, Service de l'Environnement atmosphérique, *Le climat de Montréal 1969 – 1987*, Site Web.

Etnoscope. *Accès à l'Aéroport de Dorval, étude de potentiel archéologique*. Août 1998, 33 pages.

Gilles Hébert, consultant, *Navette aérogare / Terminus Windsor, Évaluation : Approche méthodologique et prévisions d'achalandage*, Rapport final 1996.

Groupe de recherche MADITUC et al., *Étude des artères intermunicipales de l'ouest de la Communauté urbaine de Montréal*, Rapport final, Tomes I et II, janvier 1990, 127 pages, bibliographie, planches et annexes.

Lemelin, André et Mario Polèse, *Réseaux routiers et localisation industrielle : une étude du cas de Montréal*, Montréal, INRS-Urbanisation, avril 1990, 127 pages.

MAMM, Réseau vélo-métropolitain, *Le vélo pour la ville*, État du vélo de MTRL en 2000 et état d'avancement du réseau vélo métropolitain au 31 mai 2001.

MAMM, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, 2001-2002, avril 2001.

Martin, Fernand, *Un scénario de croissance pour la rive-sud*, Rapport soumis à la Commission sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, mai 2002.

Motrem 98, Service de modélisation des systèmes de transport du MTQ.

MTQ, *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*. MTQ, Avril 2000, 82 pages.

MTQ, Plan de transport stratégique 2001-2004.

MTQ, *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transports*. MTQ, 1986.

MTQ/AMT/OPT, Enquête O-D. 1998.

MTQ, *Contribution au PRSC, Mission Transports*, 6 février 2004.

MTQ, *Mesures d'urgence, Direction de l'île de Montréal*, avril 2002.

MTQ, *Sécurité des infrastructures essentielles*, État de la situation au 1<sup>er</sup> mai 2002.

MTQ, *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, 1994, 12 pages.

MTQ, *La politique sur le bruit routier*, mars 1998, pages 1 à 13.

MTQ. *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, mars 2001, pages 15.

Municonsult, *Étude des impacts suite à la libéralisation de l'activité aérienne à Montréal, impacts sur le développement urbain et la fiscalité municipale*, Aéroports de Montréal, mai 1998.

Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune, *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier*, avril 1998, 22 pages et annexes.

Québec, Ministère des Transports du Québec, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Étude de réaménagement des échangeurs Dorval et Côte-de-Liesse*, Étude réalisée par Transurb inc. 1985, 73 pages et annexes.

Québec, Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q. chapitre 2.

Québec, *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, Mise à jour, janvier 1998.

SIMA géographes – consultants Ltée (1995), *Inventaire écologique des cours d'eau susceptibles d'être contaminés par les liquides de dégivrage utilisés par l'aéroport de Dorval*, Rapport réalisé pour le Service Environnement de l'aéroport de Dorval, Montréal, 63 pages et annexes.

SIMA géographes – consultants Ltée (1994), *Revue documentaire et analyse sommaire du contexte environnemental de l'aéroport de Dorval*, Rapport réalisé pour le Service Environnement de l'aéroport de Dorval, 34 pages et annexes.

Statistique Canada, Recensement 1971, 1981, 1991, 1996 et 2001.

Statistique Canada, *Lieu de travail de la population active occupée*, Recensement 2001.

Statistique Canada, Ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs.

Ville de Montréal, *L'évolution du patrimoine urbain pour l'arrondissement Dorval/île-Dorval*, préparé par le service du développement économique et du développement urbain. Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal, 2003.

Ville de Montréal, « Montréal au premier plan », Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de Montréal, version préliminaire, avril 2004, 267 pages.

## SITES INTERNET

<http://www.viarail.ca>

<http://pages>.

<http://www.amt.qc.ca/tc/train>

Environnement Canada (?)

## PERSONNES CONSULTÉES

M. Kinh Sanh Mach, conseiller en aménagement, Ville de Montréal, Service des infrastructures, Transport et environnement, Division du transport.

M. Mario Saint-Jean, inspecteur des bâtiments – urbaniste, Ville de Montréal, Arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval, rencontres.

Monsieur François Pépin, STM, rencontre et conversation téléphonique.