

ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

AVIS DE PROJET

**Nouvel accès routier des autoroutes 20, 520
à la Cité de Dorval et à l'aéroport de Dorval
dans la Cité de Dorval**

À l'usage du ministère de l'Environnement

Date de réception _____

Dossier numéro _____

**1. PROMOTEUR Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Île-de-Montréal
Service des projets**

Adresse Tour de la Bourse - 800, Place Victoria, 13^e étage
Case postale 395
Montréal (Québec)
H4Z 1J2

Téléphone (514) 873-7781

Responsable du projet : M. Jean-Michel Boisvert

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR : DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS

Adresse 460, rue McGill
Montréal (Québec)
H2Y 2H2

Téléphone (514) 954-5300

Responsable du projet : M. Michel Collins

3. TITRE DU PROJET

**Nouvel accès routier des autoroutes 20, 520 à la Cité de Dorval
et à l'aéroport de Dorval, dans la Cité de Dorval.**

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir ce qui motive la réalisation éventuelle du projet.

Le projet en titre vise à améliorer l'accès à la Cité de Dorval ainsi qu'à l'aéroport de Dorval pour soutenir le développement économique de la Cité de Dorval.

Les objectifs du projet sont :

- ◆ d'augmenter la fluidité de la circulation entre les autoroutes 20 et 520 ainsi qu'entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal;
- ◆ de hiérarchiser les réseaux pour séparer la circulation locale de la circulation régionale;
- ◆ d'améliorer la sécurité routière;
- ◆ d'améliorer la lisibilité des parcours en provenance de l'aéroport de Dorval vers le centre-ville de Montréal et vers l'autoroute 520.

La configuration géométrique actuelle du carrefour ne permet pas d'utiliser à capacité les axes de l'autoroute 20 et de l'autoroute 520 et est cause d'un manque de fluidité important dans le secteur. De plus, l'importante augmentation du trafic, depuis sa conception en 1965, pénalise aussi bien les utilisateurs du transport en commun que les usagers en automobile privée.

L'amélioration des conditions de circulation contribuera à augmenter la vitesse d'intervention des véhicules d'urgence de part et d'autre de la Cité de Dorval.

5. LOCALISATION DU PROJET

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (lot, rang et municipalité). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Le projet se situe dans la Cité de Dorval, aux abords du rond-point Dorval, de part et d'autre des voies ferrées (voir annexes 1 et 2).

À l'extérieur des emprises routières actuelles, des terrains sous la juridiction de l'Aéroport de Dorval et des emprises ferroviaires, les lots touchés sont les suivants : lot P.865, lot P-865-394, lot P.865-465, lot P.867-267, lot 1048, lot 1067 situés dans la Cité de Dorval.

6. PROPRIÉTÉS DE TERRAINS

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est potentielle et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. propriété privée à 100 %, terrains acquis à 75 % suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

La majeure partie des terrains requis pour le projet sont déjà du domaine public; il s'agit soit des emprises des autoroutes 20 et 520, soit des emprises ferroviaires, soit propriété d'Hydro-Québec, propriété d'ADM (territoire fédéral) ou de la Cité de Dorval.

Les propriétés privées à acquérir sont situées dans l'axe du raccordement de l'accès à l'aéroport de Dorval en provenance de l'autoroute 20 Est.

Voici la liste des propriétés pouvant faire l'objet de mesures d'acquisition totale ou partielle :

- Multibond Inc.
550, avenue Marshall
Dorval (Québec) H9P 1C9

- FBT Dorval Inc.
630, avenue Michel-Jasmin
Dorval (Québec)

- Andest Limited
680, avenue Michel-Jasmin
Dorval (Québec) H9P 1C5

- Hydro-Québec
75, boulevard René-Lévesque Ouest
3^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4

7. DESCRIPTION DU PROJET (phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les constructions ou les aménagements prévus (usine, route, quai, etc.) en y indiquant les principales caractéristiques (superficie, dimension, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet consiste en :

- la construction d'un raccordement autoroutier entre l'autoroute 520 et l'autoroute 20 Ouest et en provenance de l'autoroute 20 Ouest;
- la construction d'un accès autoroutier à l'aéroport de Dorval en provenance de l'autoroute 20 Est et en direction de l'autoroute 20 Est;
- le raccordement autoroutier et l'accès autoroutier comportent des chaussées séparées à une ou deux voies de roulement de 3,65 mètres chacune avec accotements de 3 mètres de largeur à droite et de 1 mètre de largeur à gauche;
- la construction de bretelles d'échangeur pour compléter les mouvements entre les autoroutes 20, 520 et l'accès à l'aéroport;
- ainsi que la construction des modifications du réseau local, entre autres de l'avenue Dorval, l'avenue Michel-Jasmin, l'avenue Cardinal et diverses bretelles de raccordement, etc.;
- comprenant pas moins de 14 ponts d'étagements nécessaires au franchissement des voies routières, des voies ferrées, du stationnement d'incitation, etc. ainsi que des murs de soutènement surtout le long de l'autoroute 20.

Le projet ne comporte qu'une phase de réalisation.

8. DESCRIPTION DU MILIEU ET DES PRINCIPALES CONTRAINTES

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet (différentes composantes du territoire et principales activités humaines), ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité de la vocation du territoire, zone inondable, sites exceptionnels, topographie, etc.).

L'échangeur actuel comporte de nombreuses bretelles permettant la circulation entre l'aéroport, le territoire de la Cité de Dorval, les autoroutes 20 et 520. Également, cet échangeur permet l'accès à des propriétés riveraines commerciales ou industrielles ou à des services tels le train de banlieue, une gare intermodale, etc.

Une des caractéristiques importantes du secteur de l'échangeur réside dans la convergence de plusieurs modes de transport : routier (local et régional, automobile et lourd), ferroviaire (de longue distance et de banlieue.), autobus (local et régional) et qui complexifie d'autant l'aménagement d'une infrastructure tel l'échangeur.

L'utilisation du sol, autour de l'échangeur est dominée par la fonction industrielle bien que quelques résidences soient présentes sur les rues Marshall et O'Connell. La typologie commerciale dans le secteur est fortement influencée par la présence de l'aéroport de Dorval de sorte que les commerces hôteliers et de location d'automobile sont nombreux. Quelques entreprises présentes dans le secteur ont retenu leur localisation et leur aménagement actuels en fonction des conditions existantes de circulation dans l'échangeur. Cependant, certaines manoeuvres d'accès à des commerces ou des services sont délicates ou parfois hasardeuses en raison de ces conditions de circulation.

Enfin, le milieu récepteur pour l'ouvrage prévu étant fortement urbanisé et aménagé de surfaces en dur, le milieu naturel ne comporte à toutes fins utiles aucune composante notable, si ce n'est la végétation dont la plupart des éléments sont le résultat de plantations.

9. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées de la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).

En ce qui a trait au milieu naturel (faune, flore et composantes biophysiques), aucun impact négatif ou positif significatif n'est appréhendé compte tenu de la nature du milieu récepteur et du projet.

En ce qui a trait au milieu humain, divers impacts positifs et négatifs sont appréhendés. La modification de la géométrie générale de l'échangeur entraîne ou pourrait entraîner :

- ◆ la relocalisation d'entrées privées de commerces et d'industries;
- ◆ une modification des conditions d'exploitation de certaines activités périphériques dont celles de la gare Dorval et de la sous-station électrique d'Hydro-Québec compte tenu d'une augmentation possible des concentrations d'embruns salins (confort des usagers de la gare, durée de vie utile des équipements électriques et fréquence des pannes électriques);
- ◆ une modification des parcours piétonniers et cyclistes;
- ◆ une modification des modalités d'intervention des services d'urgence;
- ◆ une modification des conditions de circulation et d'exploitation du réseau routier (temps de parcours, lisibilité des parcours, sécurité routière, etc.);
- ◆ une modification des conditions de circulation pendant les travaux de réalisation du projet.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Le début des travaux est prévu pour le printemps 1999 et ils s'échelonnent jusqu'à l'automne 2001.

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.


12. REMARQUES

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et, au besoin, annexer des pages.

Aucune.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 98 04 21

par 

**Claude Paquet, ing.
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Île-de-Montréal
Service des projets**

ANNEXE 1.
Carrefour Dorval

