

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-17-098516-175

DATE : LE 17 MAI 2018

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE ÉLISE POISSON, J.C.S.

VILLE DE WESTMOUNT
Demanderesse

c.
KPH TURCOT, UN PARTENARIAT S.E.N.C.
et
PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC
Défenderesses

JUGEMENT

(sur la *Demande pour l'émission d'une injonction interlocutoire*)

L'APERÇU

[1] La Ville de Westmount demande au Tribunal d'émettre différentes ordonnances d'injonction interlocutoire mandatoires visant l'arrêt des travaux de construction d'une portion de la voie ouest de la route 136 (actuellement connue comme étant l'autoroute 720 ouest), traversant son territoire, entre le chemin Glen et l'avenue Atwater, sur une distance d'environ trois (3) kilomètres (la **Voie B**)¹.

¹ *Demande introductive d'instance modifiée en injonction interlocutoire et permanente et en jugement déclaratoire* datée du 18 janvier 2018 et *Conclusions modifiées* en date du 13 février 2018.

[2] Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot.

[3] La demanderesse reproche au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (le **MTQ**) et à KPH Turcot, un Partenariat s.e.n.c. (**KPHT**), de contrevenir aux conditions des décrets 890-2010 (le **Décret 2010**) et 639-2017 (le **Décret 2017**), rendus par le gouvernement du Québec (collectivement désignés comme étant les **Décrets**).

[4] Le nœud du litige concerne le rehaussement du profil d'élévation d'une partie de la Voie B, entre le chemin Glen et l'avenue Hillside, et entre les avenues Irvine et Hallowell, comparativement au profilage initial envisagé par le MTQ.

[5] La Ville de Westmount allègue bénéficiaire d'un droit clair aux ordonnances mandatoires recherchées, en raison de la violation des Décrets par les défenderesses.

[6] Elle soutient que, si la demande d'injonction interlocutoire était rejetée, elle subirait un préjudice irréparable découlant de la pollution sonore qui sera engendrée par la construction de la Voie B, selon ce nouveau profil d'élévation.

[7] La Ville de Westmount ajoute qu'une fois la construction de la Voie B complétée, son recours en injonction permanente et jugement déclaratoire deviendra illusoire, puisqu'il ne sera plus possible d'obtenir une ordonnance du tribunal permettant de planifier la construction de la Voie B et les mesures spécifiques d'atténuation de bruit, de manière à atteindre un climat sonore tolérable et conforme aux Décrets.

[8] En conséquence, elle plaide que la prépondérance des inconvénients favorise l'octroi des ordonnances recherchées et justifie l'arrêt des travaux, au stade interlocutoire.

[9] Le MTQ et KPHT soutiennent que le profil final arrêté, le climat sonore et les travaux envisagés pour la construction de la Voie B sont conformes aux Décrets et qu'il n'y a pas lieu d'émettre les ordonnances d'injonction interlocutoire recherchées.

[10] Les défenderesses exposent que la prépondérance des inconvénients favorise le rejet de la demande d'injonction interlocutoire, notamment en raison des conséquences désastreuses et difficilement quantifiables qu'un arrêt des travaux de construction de la Voie B aurait sur l'ensemble du projet de reconstruction du complexe Turcot.

1. LE CONTEXTE

Contexte du projet

[11] La demande d'injonction interlocutoire mandatoire de la Ville de Westmount s'inscrit dans le cadre du projet de réaménagement du complexe Turcot, comprenant la reconstruction complète des échangeurs Turcot, Angrignon, De La Vérendrye et Montréal-Ouest, ainsi que les tronçons des autoroutes 15, 20 et 720 (le **Projet Turcot**).

[12] Il s'agit d'un projet d'infrastructure majeur, devenu nécessaire pour assurer la sécurité du public et des usagers du réseau routier de la Ville de Montréal, et de ses environs, incluant la Ville de Westmount.

[13] Le litige porte plus particulièrement sur la reconstruction d'une partie de la voie ouest de l'autoroute 720 (l'**A-720**), traversant le territoire de la demanderesse, qui sera réalisée par KPHT, aux termes d'un contrat de conception-construction conclu le 27 février 2015 avec le MTQ (le **Contrat CC**)².

[14] L'A-720 est raccordée, à l'ouest, à l'échangeur Turcot. Les contraintes physiques de ce raccordement sont nombreuses puisque plusieurs bretelles se croisent, à différentes élévations, en plus de la topographie accidentée des lieux et de la présence de voies ferroviaires. Ainsi, la transition entre l'A-720 et l'échangeur Turcot est complexe.

[15] À l'issue du Projet Turcot, l'actuelle A-720 sera dorénavant connue comme étant la route nationale 136. La Voie B fera partie de cette route.

Conception du Projet Turcot

[16] Les parties conviennent que les principales étapes de la conception du Projet Turcot sont les suivantes :

- a) 28 septembre 2007 : avant-projet préliminaire sommaire (**APP-S**);
- b) 26 juin 2009 : avant-projet préliminaire (**APP**);
- c) 10 février 2012 : avant-projet définitif (**APD**);
- d) 5 mai 2015 : attestation de la conception d'ensemble (plan de conception à 30%);
- e) 29 avril 2016 : attestation de la conception détaillée pour l'A-720 ouest (plan de conception à 100 %).

² Pièce DKPH-3.

[17] Les trois premières étapes du Projet Turcot ont été effectuées par le MTQ, avec l'aide de consultants externes. Les étapes subséquentes à la conclusion du Contrat CC, ont été réalisées par KPHT.

[18] À chacune des étapes, le détail des contraintes et la disponibilité des données techniques ont évolué, permettant de faire progresser de la conception détaillée du Projet Turcot, pour en arriver, le 29 avril 2016, à l'attestation de la conception détaillée³.

Études d'impact sonore

[19] En septembre 2007, à l'étape de l'APP-S, le MTQ a produit un rapport intitulé « *Rapport final - Études complémentaires et avant-projet préliminaire sommaire* », précisant la configuration des infrastructures du scénario d'implantation du Projet Turcot retenu, prévoyant ce qui suit pour la Voie B en litige⁴ :

Voie B

Géométrie en plan

La voie B représente la voie rapide de l'autoroute 720 direction ouest. Les nouvelles voies seront adjacentes à celles allant en direction est et sud des voies existantes.

Géométrie en profil

La voie B est construite en remblai sur toute sa longueur et surplombe les rues St-Rémi, St-Jacques et de Courcelle. Les voies A et B présentent sensiblement le même profil sur toute leur longueur; le décalage vertical se fait progressivement d'ouest en est pour le raccordement à l'existant.

[20] C'est en fonction de cette géométrie que le MTQ a préparé, en décembre 2008, l'étude d'impact sonore (**l'Étude d'impact sonore**)⁵.

[21] L'Étude d'impact sonore conclut ainsi à l'égard de la zone sensible no 3 en litige⁶ :

À la lumière des résultats du tableau 26, l'impact sonore de l'autoroute 720 relatif à la reconstruction du complexe Turcot devrait entraîner généralement une diminution des niveaux sonores de l'ordre de 1 à 15 BA sur l'ensemble de la zone no 3 et ce, à tous les étages. Seuls des impacts « nuls » au rez-de-chaussée des points 3A

³ Déclaration assermentée de Sandra Sultana du 1^{er} septembre 2017, par. 18 et Annexe B joint à sa déclaration.

⁴ Pièces P-32, p. 16 et P-17.

⁵ Pièce P-18.

⁶ Pièce P-18, p. 56.

et 3B sont appréhendés. Cette situation positive s'explique en général par le fait que le remblai des voies ferrées du CP fera office d'écran antibruit puisque les chaussées de l'autoroute ne seront plus visibles (particulièrement dans la partie ouest de la zone) des premières habitations.

Comme aucun impact sonore significatif n'est anticipé à l'intérieur de la zone no 3, aucune mesure d'atténuation n'a été évaluée.

[22] L'Étude d'impact sonore fait partie intégrante de l'*Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal* déposé par le MTQ auprès du MDDELCC (l'**Étude d'impact**)⁷.

Étude d'impact

[23] Le Projet Turcot est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prescrite par *Loi sur la qualité de l'environnement (LQE)*⁸ et au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (le Règlement)*⁹.

[24] En mai 2007, le MTQ transmet au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, maintenant connu comme étant le Ministère du Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), un avis de projet relatif à la reconstruction du complexe Turcot.

[25] Au cours du même mois, le MDDELCC émet une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que le promoteur doit préparer.

[26] En décembre 2008, le MTQ, agissant alors à titre d'initiateur et de promoteur du Projet Turcot, dépose l'Étude d'impact auprès du MDDELCC¹⁰.

[27] Suivant l'Étude d'impact, l'une des raisons d'être du Projet Turcot prend appui sur la qualité de vie des personnes résidant à proximité de l'infrastructure¹¹ :

3.4.2.1 Qualité de vie des personnes résidant à proximité de l'infrastructure.

Les principaux problèmes liés à la qualité de vie des personnes résidant à proximité des voies de circulation concernent principalement à (*sic*) la pollution sonore et la pollution de l'air provenant de la circulation routière. La piètre qualité du paysage

⁷ Pièce P-1, Annexe C.

⁸ RLRQ, c. Q-2

⁹ R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9, art. 2 e).

¹⁰ Pièce P-1.

¹¹ Pièce P-1, p.22.

urbain aux abords des infrastructures routières de même que la circulation des véhicules lourds dans les zones résidentielles sont d'autres irritants affectant la qualité de vie.

La reconstruction du complexe Turcot offre l'opportunité d'améliorer la qualité de vie des résidents en privilégiant l'aménagement d'espaces verts ou en recourant à d'autres mesures d'atténuation aux abords des infrastructures qui seront reconstruites de manière à réduire les impacts de la présence de ces infrastructures (...). Le ministère des Transport favorisera l'harmonisation des nouvelles infrastructures au paysage urbain environnant, de façon à rendre le paysage plus convivial par rapport à la situation actuelle.

[28] Quatre (4) scénarios de reconstruction du complexe Turcot ont été élaborés. Le MTQ a retenu le scénario 4, prévoyant l'abaissement du profil de l'échangeur Turcot et la création d'un corridor de transport au pied de la falaise Saint-Jacques¹².

[29] Le scénario retenu a ensuite été optimisé dans le cadre de l'APP-S. Plus particulièrement, une modification concernant l'abaissement du profil entre les rues de Courcelles et Greene a été incluse au projet¹³.

[30] L'Étude d'impact précise qu'en matière d'aménagement du territoire, le MTQ prend en compte, dans le choix du tracé retenu, l'opportunité d'abaisser le profil des voies de circulation¹⁴.

[31] Le tracé retenu à la suite de l'APP-S a été considéré comme le tracé retenu par le MTQ pour l'Étude d'impact. Il s'agit d'un tracé préliminaire qui « (...) *continue d'être bonifié par les concepteurs qui travaillent en étroite collaboration avec les responsables du transport routier des arrondissements et des villes et ceux du transport ferroviaire (...)* »¹⁵.

[32] Les éléments du secteur de l'A-720, entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater, comprenant la Voie B, sont présentés ainsi¹⁶ :

- L'A-720 entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater sera reconstruite à un niveau inférieur par rapport à l'existante, et sera réalisée sur remblai.

[33] L'Étude d'impact résume les cinq (5) principes fondamentaux découlant du tracé retenu¹⁷:

¹² Pièce P-1, pp. 30 et 31.

¹³ Pièce P-1, pp. 36 et 37.

¹⁴ Pièce P-1, p. 38.

¹⁵ Pièce P-1, p. 41.

¹⁶ Pièce P-1, p. 41.

¹⁷ Pièce P-1, p. 42.

De ce concept découlent cinq principes fondamentaux élaborés par les concepteurs du tracé :

1. Le déplacement du corridor de transport A-20-voies ferrées du CN au sud et en contrebas de la falaise Saint-Jacques.
2. L'abaissement général du complexe afin de favoriser la construction sous les structures actuelles des nouvelles voies sur sol ou en remblai;
3. L'inversion dans le sens usuel des voies de l'A-20 entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest;
4. La reconstruction de l'autoroute 15 entre l'échangeur De La Vérendrye décalée complètement au nord de l'existante;
5. L'abaissement de l'A-720 entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater.

[Le Tribunal souligne]

[34] L'Étude d'impact décrit, de la manière suivante, la conception géométrique et le profil envisagé pour le secteur de l'A-720¹⁸:

5.1.2.1.2 Secteur de l'A-720

Le profil de l'A-720 sera abaissé, du chemin Glen jusqu'à la rue Greene. Les nouvelles voies seront légèrement décalées au sud des voies existantes. La voie de l'autoroute en direction est sera construite en remblai sur toute sa longueur et surplombera les rues Saint-Rémi (qui sera déplacée vers l'ouest près de la rue Saint-Jacques), Saint-Jacques, de Courcelles et Greene. La voie B (voie rapide direction ouest) sera construite également en remblai et au nord de la voie en direction est. De plus, ce secteur est caractérisé par la fermeture de l'entrée Greene à l'autoroute 720 en direction est ainsi que par la fermeture de la rue Selby.

[Le Tribunal souligne]

[35] Quant aux données recueillies à l'égard du climat sonore prévalant dans la zone étudiée pour le secteur de Westmount, la Section 6 de l'Étude d'impact, intitulée « *Description du milieu récepteur* » détaille ainsi, à la sous-section 6.3.7 intitulée « *Climat Sonore* », les particularités de la zone en litige¹⁹:

¹⁸ Pièce P-1, p. 52.

¹⁹ Pièce P-1, pp. 189 et 190.

6.3.7.1.3 Zone sensible no 3 : Westmount (au nord-est de l'échangeur Turcot)

[...]

Un relevé sonore réalisé par le Consortium en juillet 2007 a montré un niveau sonore Leq_{3h} de 66,4 dBA. Deux stations permanentes de mesure du MTQ ont, quant à elles, mesuré des niveaux sonores Leq_{24h} de l'ordre de 70,8 à 76,0 dBA entre septembre et décembre 2007. De plus, selon l'étude des besoins du MTQ complétée en octobre 2004, il semble que « la circulation ferroviaire entre les résidences et l'autoroute A-720 constitue également une source sonore significative mais ponctuelle, évaluée à quelque 64 dBA Leq_{24h} ». D'autre part, il est mentionné que les premières résidences subissent des niveaux sonores Leq_{24h} importants de plus de 70 dBA générés principalement par la circulation autoroutière, soit au-dessus du seuil d'intervention du MTQ (65 dBA- Leq_{24h}).

[36] Le climat sonore fait partie de la grille des impacts environnementaux potentiels sur le milieu humain évalué par l'Étude d'impact à la phase d'exploitation, c'est-à-dire pendant la durée de vie des nouvelles infrastructures, en raison de la circulation routière ainsi que de la réparation des infrastructures²⁰.

[37] L'Étude d'impact résume ainsi la synthèse des résultats sonores anticipés, en 2016, aux premières habitations suite à la reconstruction du complexe Turcot, pour la zone 3 en litige²¹:

| Zone sensible au bruit | Secteur | Niveau sonore Leq_{24h} simulé en dBA | | | | | Secteur sensible où un impact sonore jugé significatif (moyen et fort) est anticipé |
|------------------------|---|---|-------------------------------|---|-------------------------------|--|---|
| | | Situation sans projet en 2005 | Situation sans projet en 2016 | Variation entre 2016 et 2005 sans le projet | Situation avec projet en 2016 | Variation entre situations avec et sans projet en 2016 | |
| 3 | En bordure de l'A720 (à l'est du terrain d'athlétisme de Westmount) | 67 à 71 | 68 à 72 | +1 | 66 à 71 | -3 à 0 | Aucun secteur sensible |

²⁰ Pièce P-1, p. 313, figure 30.

²¹ Pièce P-1, p. 323.

| | | | | | | | | |
|--|--|---------|---|---------|---------|---------|-----------|--|
| | En bordure de l'A720 (à l'ouest du terrain d'athlétisme de Westmount | 68 à 70 | à | 70 à 71 | +1 à +2 | 56 à 61 | -15 à -10 | |
|--|--|---------|---|---------|---------|---------|-----------|--|

[38] Les résultats sonores démontrent qu'une amélioration ou un maintien du climat sonore existant était anticipé, suite au projet, pour les premières habitations de la zone située en bordure de l'A-720. En conséquence, l'Étude d'impact ne prévoyait pas de mesures d'atténuation particulière pour la zone en litige²².

[39] En mars 2009, l'Étude d'impact est jugée recevable par la ministre du MDDELCC.

Rapport d'enquête et d'audiences publiques du BAPE

[40] Au cours d'une période d'information et de consultation du dossier par le public, tenue du 24 mars au 8 mai 2009, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (le **BAPE**) rend public le dossier relatif au Projet Turcot.

[41] Le 16 avril 2009, la ministre du MDDELCC confie au BAPE le mandat de tenir une audience publique sur le Projet Turcot et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse²³.

[42] En mai 2009, le BAPE débute son mandat d'enquête et d'audiences publiques concernant le Projet Turcot. Les travaux se déroulent du 11 mai au 11 septembre 2009.

[43] Le 11 septembre 2009, le BAPE transmet son rapport sur le Projet Turcot à la ministre du MDDELCC (le **Rapport du BAPE**)²⁴.

[44] Il est utile de reproduire certains extraits du Rapport du BAPE concernant le projet envisagé et ses répercussions sur le climat sonore²⁵ :

Chapitre 1 Le contexte de réalisation du projet

[...]

La raison d'être du projet

[...]

Les solutions de réalisation

²² Pièce P-1, Tableau 73b, p. 363

²³ LQE, art. 31.1 et suivants.

²⁴ Pièce P-2.

²⁵ Pièce P-2, pp. 3, 5, 7, 56 à 59.

[...]

Le quatrième scénario a été retenu par le promoteur et a fait l'objet d'une étude d'impact. Après l'avoir retenu, le promoteur a réalisé une analyse multicritères selon ses propres valeurs socio-technico-économiques afin de vérifier la pertinence de son choix (...).

Par la suite, le promoteur a cherché à optimiser ce scénario à la lumière de consultations tenues auprès de la population locale et des partenaires (Villes, Société de transport de Montréal, Agence métropolitaine de transport, Canadien national, Parcs Canada, Centre universitaire de santé McGill). Certains changements ont été apportés à la suite de ces consultations (...). Le promoteur se dit toujours en processus d'écoute et de révision (...).

Le coût du projet initialement chiffré à 887 millions de dollars a été réactualisé à 1,5 milliard.

- *La commission d'enquête constate que le promoteur a retenu un scénario de reconstruction qui lui permet d'atteindre les objectifs qu'il avait fixés au départ.*

Le phasage des travaux

À plusieurs reprises, le promoteur a rappelé en audience publique que le phasage [*Le ministère des Transports utilise le terme « phasage » en parlant des différentes phases du projet*] était évolutif et qu'il pouvait être modifié puisque le projet était au stade d'avant-projet préliminaire. Au cours de la préparation des plans et devis, le phasage serait mieux défini. (...)

[...]

Chapitre 3 Les répercussions du projet

[...]

La qualité de vie

[...]

Le climat sonore

Le trafic routier

[...]

Le promoteur utilise l'indicateur Leq sur une période de 24 heures (Leq_{24h}) pour évaluer le niveau de bruit continu équivalent à un endroit donné. La méthodologie est celle préconisée dans la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports. Le Ministère estime qu'une voie de circulation existante pose problème aux zones adjacentes lorsque le niveau de bruit égale ou dépasse 65 dB(A). Si le niveau y est inférieur ou égal à 55 dB(A), il estime alors acceptable le climat sonore. (...) Puisqu'il s'agit d'une reconstruction, l'approche de planification intégrée du Ministère est ici applicable et implique que ce dernier prend en charge la totalité du coût des mesures d'atténuation.

[...]

Le promoteur a évalué les impacts sonores pour cinq zones (figure 5). Ces zones, d'une largeur de 300 m, ont été choisies parce qu'elles comprennent les secteurs résidentiels, scolaires ou récréatifs ceinturant le projet (...). Les secteurs sensibles sont (...) Westmount (zone 3) (...).

Le promoteur a pris des levés pendant le jour et le soir en divers endroits dans ces cinq zones, puis il a réalisé une modélisation de l'ambiance sonore. Les résultats indiquent qu'en plusieurs endroits l'ambiance est de mauvaise qualité, avec des niveaux généralement supérieurs à 60 dB(A) et parfois supérieurs à 70 dB(A). Le climat sonore prévu en 2016 a ensuite été modélisé avec les projections du trafic routier pour la configuration actuelle du complexe Turcot ainsi que pour celle prévue au projet. Avec le complexe reconstruit tel qu'il est proposé, le climat ne se dégraderait pas dans la majeure partie de ces zones et s'améliorerait à plusieurs endroits sans aucune mesure particulière d'atténuation car les voies routières ne se rapprocheraient pas ou le plus souvent s'éloigneraient des résidences. (...)

[...]

Essentiellement, le promoteur propose des murs antibruit pour les zones sensibles qui subissent une dégradation significative (...). Il estime que l'efficacité de ces mesures préviendrait tout impact résiduel moyen ou fort et que, dans l'ensemble, la réalisation du projet et l'application des mesures amélioreraient quelque peu l'ambiance sonore, mais ces zones demeureraient toutefois sous l'influence du bruit généré par le trafic autoroutier.

[...]

[Le Tribunal souligne]

L'analyse environnementale du MDDELCC

[45] Le 5 octobre 2010, le MDDELCC dépose son *Rapport d'analyse environnementale pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le ministère des Transports* (le **Rapport d'analyse environnementale**)²⁶.

[46] Les caractéristiques principales du Projet Turcot comporte toujours la reconstruction de l'A-720, entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater, en remblai, à un niveau inférieur par rapport à l'existante²⁷.

[47] L'équipe d'analyse est d'avis que l'autorisation gouvernementale du projet, tel qu'il est actuellement défini, est possible, sous réserve cependant de plusieurs recommandations énumérées au rapport afin de le bonifier sur le plan environnemental²⁸.

[48] Le Rapport d'analyse environnementale souligne que les nouvelles infrastructures du projet proposé seront construites, en grande partie, sur le sol et en remblai, de sorte qu'elles seront beaucoup moins hautes que celles existantes²⁹. Concernant le tronçon en litige, il précise que l'Étude d'impact en résume les caractéristiques, de la manière suivante³⁰ :

- L'autoroute 720, entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater, sera reconstruite à un niveau inférieur par rapport à l'autoroute existante et sera réalisée sur remblai;

[49] Quant au climat sonore, le Rapport d'analyse environnementale expose ce qui suit³¹ :

2.6 Le climat sonore

2.6.1 Le climat sonore avec la mise en service du complexe Turcot

[...]

Impact sonore de la mise en service de l'autoroute

²⁶ Pièce P-3.

²⁷ Pièce P-3, Sommaire, p. IV.

²⁸ Pièce P-3, Sommaire, p. VI.

²⁹ Pièce P-3, Section 1.2, p. 4.

³⁰ Pièce P-3, Section 1.2, p. 6.

³¹ Pièce P-3, Section 2.6.1, p.34.

[...]

Zone 3 (Westmount) : Ici encore, la reconstruction du complexe Turcot devrait entraîner généralement une diminution des niveaux sonores sur l'ensemble de la zone. Seuls des impacts « nuls » sont appréhendés au rez-de-chaussée de résidences de l'avenue Clandeboye. Le MTQ explique cette situation du fait que le remblai des voies ferrées du CP fera office d'écran antibruit. L'équipe d'analyse tient à souligner que si le climat sonore de cette zone ne se trouve pas détérioré avec la mise en service du projet, il demeure toutefois relativement élevé. En effet, tout le long de la rue Prospect entre la rue Hillside et l'avenue Clandeboye, les niveaux sonores simulés atteignent plus de 65dB $L_{Aeq,24h}$ et, à plusieurs endroits, plus de 70 dB $L_{Aeq,24h}$. Le MTQ a d'ailleurs reconnu que la circulation autoroutière dans ce secteur fait en sorte que les résidences subissent des niveaux sonores au-dessus du seuil d'intervention du MTQ, soit 65dB $L_{Aeq,24h}$.

[...]

2.6.2 Les mesures d'atténuation prévues

Rappelons que, selon la Politique sur le bruit routier du MTQ, lorsque l'impact sonore de nouvelles routes ou de la reconstruction de celles-ci est jugé significatif, des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles doivent être mises en place. Les mesures d'atténuation doivent permettre de ramener les niveaux sonores projetés, sur une période de 24 heures, le plus près possible de 55dB(A) $L_{eq,24h}$ et elles doivent permettre de réduire l'impact sonore résiduel à un niveau jugé non significatif, c'est-à-dire « diminution », « nul » ou « faible ».

Pour la zone 3 (Westmount), aucun impact significatif n'a été déterminé par le MTQ, aucune mesure d'atténuation n'est donc envisagée. (...)

[...]

Dans le cadre de l'approche corrective privilégiée dans la Politique sur le bruit routier, les zones sensibles où un niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dB $L_{Aeq,24h}$ peuvent faire l'objet d'une demande des municipalités afin que des mesures correctives soient mises en place pour atténuer les impacts sonores. La Ville de Westmount aurait d'ailleurs fait une demande auprès du MTQ en ce sens. Dans le contexte du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, l'équipe d'analyse juge pertinent que le MTQ évalue les possibilités pour

ne pas détériorer et même diminuer la pollution sonore, en particulier dans le secteur de la Ville de Westmount (zone 3).

En conséquence, l'équipe d'analyse estime que le MTQ devrait profiter de la reconstruction du complexe Turcot, et plus précisément d'une partie de l'autoroute 720, pour diminuer les niveaux sonores très élevés de certaines zones sensibles, et ce, même si les impacts moyens ou forts ne sont pas anticipés. Enfin, mentionnons que le MTQ s'est engagé à consulter la population concernée afin de convenir du design, des matériaux et de l'architecture des murs antibruit prévus (...)

L'équipe d'analyse considère que le MTQ doit profiter des travaux du réaménagement de l'autoroute 720 pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation qui pourraient améliorer le climat sonore des zones limitrophes au complexe Turcot. À cet égard, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ poursuivre (sic) la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente visant la mise (sic) œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de l'autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le niveau sonore dans ce secteur en deçà de 65 dB $L_{Aeq,24h}$.

[Le Tribunal souligne]

- [50] Le Rapport d'analyse environnementale conclut notamment que³² :
- Le Projet Turcot est justifié;
 - L'autorisation gouvernementale du projet, tel qu'il est actuellement défini, devrait être conditionnelle aux recommandations mentionnées dans le rapport et ce, afin de le bonifier sur le plan de l'environnement.
- [51] Il recommande ce qui suit ³³:

Recommandations

L'analyse environnementale du projet de reconstruction du complexe Turcot permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation

³² Pièce P-3, p.52.

³³ Pièce P-3, p.53.

proposées dans l'étude d'impact de même que les recommandations incluses au présent rapport sont appliquées.

En conséquence, l'équipe d'analyse considère qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement au MTQ afin de réaliser le projet de reconstruction du complexe Turcot, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

[Le Tribunal souligne]

Le Décret 2010

[52] Le 27 octobre 2010, le gouvernement du Québec rend le Décret 2010 « *Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation au ministre des Transports pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount* »³⁴.

[53] Le Décret 2010 ordonne:

Qu'un certificat d'autorisation soit délivré au ministre des Transports pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Sous réserve des conditions prévues au présent certificat, le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants:

- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, par Dessau – SMI, décembre 2008, 435 pages;*
- (...) [*Liste de différents documents relatifs à l'Étude d'impact*]

En cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent.

CONDITION 2 : CONSULTATION DES PARTENAIRES CONCERNÉS

Le ministre des Transports doit poursuivre les échanges avec les partenaires concernés sur les éléments suivants:

³⁴ LQE, art. 31.5; Pièce P-4.

(...)

- Le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit;
- (...)

Ces discussions doivent faire l'objet de rapports démontrant dans quelle mesure les préoccupations des partenaires concernés ont été prises en compte. Les rapports doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'environnement et des Parcs au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

[...]

CONDITION 14 : Mesures d'atténuation du bruit en période d'exploitation

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter, par rapport à la situation sans le projet, le niveau de bruit (...) provenant de l'infrastructure routière du complexe Turcot, et ce à la limite des propriétés résidentielles.

Le ministre des Transports doit poursuivre la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente, visant la mise en œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de cette autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le climat sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB(A) (...). Un rapport sur l'évolution des démarches entreprises pour prendre en considération la demande de la Ville de Westmount doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la loi sur la qualité de l'environnement.[...]

CONDITION 15 : PROGRAMME DE SUIVI DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation du complexe Turcot. Les mesures de suivi prévues au programme doivent être réalisées un an, cinq ans et dix ans après la mise en service de l'infrastructure. [...]

Le Contrat CC

[54] En avril 2013, le MTQ lance l'appel de propositions pour le Projet Turcot. Il est préparé en fonction des données techniques de l'APD de février 2012. À l'initiative du MTQ, le profilage de la Voie B prévu à l'APD est rehaussé, comparativement à celui envisagé à l'APP-S de septembre 2007, retenu pour l'Étude d'impact.

[55] Le MTQ retient la proposition de KPHT et le Contrat CC intervient entre le MTQ et KPHT pour la conception et construction du Projet Turcot.

[56] Il n'est pas contesté que la proposition déposée par KPHT le 21 novembre 2014, est conforme à l'appel de propositions du MTQ et aux données techniques de l'APD.

L'attestation de la conception d'ensemble du projet Turcot

[57] Le 5 mai 2015, KPHT reçoit une attestation du certificateur indépendant nommé au Contrat CC concernant sa conception d'ensemble du projet Turcot³⁵.

[58] C'est à cette étape que le profil de la Voie B est arrêté. Par la suite, un certificat de conformité de la conception détaillée du 30 mars 2016 relatif à la Voie B (élément payable 5.R10) est émis par KPHT³⁶. Le 29 avril 2016, le certificateur indépendant émet une attestation de conformité de la conception détaillée de cet élément³⁷.

Le rehaussement du profilage

[59] Le profilage définitif de la Voie B, arrêté en mai 2015, diffère de ceux prévus lors de l'APP-S, utilisé au moment de l'Étude d'impact, et de l'APD, utilisé par le MTQ pour l'appel de propositions.

[60] Les relevés d'élévations effectués par KPHT, entre le stade d'athlétisme, situé à la hauteur de l'avenue Hillside et jusqu'au raccordement avec l'autoroute existante, démontrent que le profilage définitif de la Voie B, entre ces avenues, est similaire au profilage actuel de l'A-720³⁸.

[61] Ainsi, l'abaissement de niveau qui était envisagé lors de l'élaboration préliminaire du Projet Turcot de l'Étude d'impact et du Rapport d'analyse environnementale, comparativement à l'autoroute existante, est, à toutes fins pratiques, inexistant sur ce segment de la Voie B³⁹.

³⁵ Pièce P-20.

³⁶ Pièce DKPH-4.

³⁷ Pièce DKPH-5.

³⁸ Pièce P-8 et pièce DKPH-11.

³⁹ Pièces DKPH-11 et DKPH-12.

L'Étude acoustique du bruit routier

[62] En juillet 2015, KPHT obtient une *Étude acoustique du bruit routier*, visant à valider les dimensionnements des écrans antibruit, afin de s'assurer que l'objectif spécifié au premier paragraphe de la condition 14 du Décret 2010 est respecté, à savoir (l'**Étude acoustique 2015**)⁴⁰:

CONDITION 14 : Mesures d'atténuation du bruit en période d'exploitation

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter, par rapport à la situation sans le projet, le niveau de bruit (...) provenant de l'infrastructure routière du complexe Turcot, et ce à la limite des propriétés résidentielles.

[...]

[63] L'Étude acoustique 2015 précise que : « *la validation est réalisée à partir du modèle de simulation sonore élaboré lors de la réalisation de l'étude d'impact.* »⁴¹.

[64] Elle tient toutefois compte de la présence des écrans antibruit de la zone no 2 aux fins de l'évaluation sonore de la zone no 3 en litige, ce qui n'était pas le cas lors de la modélisation des niveaux sonores utilisés dans le cadre de l'Étude d'impact.

[65] Concernant la zone en litige (zone no 3), l'Étude acoustique 2015 conclut ainsi⁴² :

5. ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE AVEC LE PROJET C-C

[...]

5.3 ZONE SENSIBLE NO 3 (WESTMOUNT)

[...]

Les niveaux de bruit calculé avec le projet C-C sont tous égaux ou inférieurs à la condition sans le projet C-C. L'abaissement du niveau d'élévation de l'autoroute 720 permet de diminuer le bruit en raison de la présence de la falaise située entre l'autoroute et Westmount. La présence d'un écran antibruit contribue également à diminuer le bruit dans ce secteur.

[...]

⁴⁰ Pièce P-15.

⁴¹ Pièce P-15, p. 1.

⁴² Pièce P-15, pp. 18 et 23.

6. ÉCRANS ANTIBRUIT

6.2 ZONES SENSIBLES NOS 2 ET 3 (CÔTE-SAINT-PAUL ET WESTMOUNT)

Les écrans antibruit du plan C2-01-01 D93 sont suffisants pour le projet C-C à condition que les réflexions entre les murs de soutènement et les écrans antibruit soient diminuées. L'ensemble des écrans antibruit dans ces zones est transparent. Les écrans antibruit MAB1-N, MAB1-A, MAB1-R et MAB2-A contribuent à atténuer le bruit à deux zones sensibles (nos 2 et 3). Le tableau 8 indique les dimensions et la localisation des écrans antibruit des zones sensibles no 2 et 3.

[...]

7. CONCLUSIONS

Les résultats des simulations montrent que la mise en place des écrans antibruit des plans (...) avec l'ajout de quelques modifications permettent de remplir la condition 14 du décret 890-2010, à l'exception du secteur de la Vérendrye au nord de l'autoroute 15/20. Ce dernier est considéré non applicable par le MTQ en raison de la vocation du secteur qui est plutôt commerciale et industrielle.

[Le Tribunal souligne]

[66] L'Étude acoustique 2015 est mise à jour en novembre 2016, «(...) suite à une demande de modification du MTMDET principalement à l'égard du dimensionnement des écrans antibruit» (l'Étude acoustique 2016) et en janvier 2018 (l'Étude acoustique 2018)⁴³. À l'égard de la zone no 3 en litige, les constats demeurent similaires à ceux de l'Étude acoustique 2015, sous réserve de la dimension de certains écrans antibruit.

La demande de certificat d'autorisation, art. 22 LQE

[67] En novembre 2015, KPHT dépose une demande de certificat d'autorisation suivant l'article 22 LQE, nécessaire à la réalisation de travaux de construction de certaines infrastructures du Projet Turcot qui s'échelleront de 2016 jusqu'à la fin du projet en 2020 (la **Demande de certificat**)⁴⁴.

⁴³ Pièce DKPH-7, p. 3; Pièce DKPH-8.

⁴⁴ Pièce P-16.

[68] La Demande de certificat comporte 86 lots de construction, dont le lien routier de la Voie B⁴⁵. Elle précise que les plans et devis ont déjà été transmis au MDDELCC⁴⁶.

[69] Quant au respect de la condition 1 du Décret 2010, la demande de certificat d'autorisation prévoit ce qui suit⁴⁷:

RESPECT DE LA CONDITION ET COMMENTAIRES

Cette demande de CA s'inscrit dans les objectifs de la Condition 1, de même que la nécessité de produire l'analyse du respect des conditions du décret. Il est prévu de se conformer et d'appliquer les modalités telles qu'indiqués dans les divers documents répertoriés à la Condition 1. La réalisation des travaux 2016-2017 est assurée par la mise en place d'une série de mesures d'atténuation issues des documents listés à la condition 1, tel que présentée dans les sections précédentes. Les quatorze PAPE et le Tableau 5 témoignent de cet engagement.

[70] Concernant le respect de la condition 14 du Décret 2010, la demande indique ce qui suit⁴⁸ :

RESPECT DE LA CONDITION ET COMMENTAIRES

Cette condition ne s'applique pas à la présente demande de CA puisqu'elle concerne la mise en place des murs antibruit permanents et qu'il s'agit de travaux qui ne sont pas reliés directement à la conception et à la construction des murs.

Le Certificat d'autorisation, art. 22 LQE

[71] Le 1^{er} avril 2016, le MDDELCC délivre un premier certificat d'autorisation⁴⁹.

[72] Le 16 septembre 2016, il délivre une modification au certificat d'autorisation, autorisant spécifiquement les travaux requis pour la construction de la Voie B⁵⁰. Le certificat d'autorisation modifié précise que les documents de conception détaillés pour les lots de conception visés, font partie intégrante de la modification⁵¹.

⁴⁵ Pièce P-16, Lots de conception RO02 et RE02, Carte 1 et Annexe B, éléments payables 2.R34, 2.R35 et 5.R10.

⁴⁶ Pièce P-16, p.2.

⁴⁷ Pièce P-16, p. 29.

⁴⁸ Pièce P-16, p. 35.

⁴⁹ Pièce P-34.

⁵⁰ Pièce P-24, lots de conception RO02 et RE02 (5.R10).

⁵¹ Pièce P-24, p.16.

[73] Le 4 août 2017, une autre modification du certificat d'autorisation est émise concernant, notamment, la construction de la Voie B⁵² (le certificat d'autorisation et ses modifications sont collectivement désignés le **Certificat d'autorisation**).

[74] Les travaux de construction de la Voie B doivent débuter en mai 2018 et se terminer en novembre 2019.

Le Décret de 2017

[75] Le 18 mars 2015, suite à la signature du Contrat CC, le MTQ dépose, auprès du MDDELCC, une demande afin de modifier le Décret 2010⁵³.

[76] L'objectif de cette demande est formulé ainsi :

INTRODUCTION

Le présent document a pour objectif de préserver les modifications apportées au projet depuis l'émission du décret 890-2010 autorisant la réalisation du projet Turcot, ainsi que le partage des responsabilités relativement aux conditions du décret 890-2010 entre le ministre des Transports et le fournisseur retenu pour la réalisation du projet en mode conception-construction (volet 2). Il est présenté en appui à la demande de modification du décret 890-2010 afin de permettre au fournisseur retenu de remplir ses obligations à l'égard du décret 890-2010, lesquelles obligations sont libellées au contrat qui le lie au ministre des Transports.

[...]

[77] Les modifications apportées, dans le secteur Westmount, à l'égard du rehaussement du profil d'élévation de la Voie B ne sont pas présentées dans le cadre de la demande de modification du Décret 2010⁵⁴.

[78] Suite au dépôt de cette demande, le MDDELCC invite le MTQ à lui acheminer des plans illustrant les différences entre l'APD et le projet proposé par KPHT. Le MTQ transmet des plans de conception géométrique démontrant de légers déplacements des liens routiers et des bretelles par KPHT, mais demeurant tous dans l'emprise initiale. Ces plans ne permettent pas de constater les modifications apportées au profil d'élévation de la Voie B⁵⁵.

[79] En janvier 2016, le MTQ dépose un addenda à sa demande initiale de modification du Décret 2010, exposant les modifications apportées au Projet Turcot

⁵² Pièce DKPH-6, lots de conception RO02 et RE02 (5.R10), p.18.

⁵³ Pièce P-19.

⁵⁴ Pièce P-19; Interrogatoire préalable de Mme Sylvie Tanguay, agente de recherche et de planification socio-économique au MTQ, 7 décembre 2017, pp. 16 à 23.

⁵⁵ Pièce P-21, Identification du dessin : M2-04-05 D02-D.

depuis la demande de modification de mars 2015, concernant principalement la géométrie du Projet Turcot. Les modifications apportées au profil d'élévation de la Voie B ne sont pas présentées⁵⁶.

[80] Mme Sylvie Tremblay, agente de recherche et de planification socio-économique au MTQ, témoigne que, lors de ces différents échanges, elle ignorait que KPHT avait apporté des modifications afin de rehausser le profil de la Voie B⁵⁷.

[81] Le 28 juin 2017, le gouvernement du Québec rend le Décret 2017, modifiant le Décret 2010⁵⁸.

[82] Il ne prévoit pas de modification particulière aux conditions du Décret 2010 concernant le rehaussement du profil de la Voie B.

La demande d'injonction interlocutoire

[83] La Ville de Westmount soutient qu'elle bénéficie d'un droit clair, ou à tout le moins apparent, à l'injonction interlocutoire recherchée, parce que le MTQ et KPHT contreviennent au Décret 2010, plus particulièrement:

1. La condition 1 du Décret 2010, en ce que le rehaussement du profil de la Voie B contrevient aux modalités et mesures de l'Étude d'impact, faisant partie intégrante du Décret 2010; et
2. Les conditions 1 et 14 du Décret 2010 en ce que :
 - a) le nouveau profilage de la Voie B entraîne des niveaux sonores simulés supérieurs à ceux analysés dans le cadre de l'Étude d'impact, nécessitant une modification du Décret 2010;
 - b) la méthodologie prescrite à l'Étude d'impact, pour simuler les niveaux sonores de la Voie B n'a pas été suivie, ce qui emporte une violation des modalités et mesures du Décret 2010.

[84] Elle expose qu'un préjudice irréparable lui sera causé, de même qu'à ses résidents, si la Voie B devait être construite en violation du Décret 2010, en raison du climat sonore en découlant.

[85] En conséquence, elle plaide que la prépondérance des inconvénients favorise l'octroi des ordonnances recherchées et justifie l'arrêt des travaux, au stade interlocutoire.

⁵⁶ Pièce P-22. Identification du dessin : M2-04-05 D02-D.

⁵⁷ Pièce P-19; Interrogatoire préalable de Mme Sylvie Tanguay, agente de recherche et de planification socio-économique au MTQ, 7 décembre 2017, pp. 25 à 31 et 51.

⁵⁸ Pièce P-14.

[86] Au stade interlocutoire, la Ville de Westmount recherche l'émission des ordonnances suivantes⁵⁹:

ORDONNER au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec et à KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C. d'arrêter la construction de la voie ouest (ou « B ») de la route 136 qui n'est pas conforme à la condition 1 du décret 890-2010 (pièce P-4) et plus particulièrement aux deux éléments suivants qui sont indépendants l'un de l'autre :

- a) la modalité fondamentale du projet de construction du complexe Turcot selon laquelle la route 136 doit être construite à un niveau inférieur que le niveau de l'ancienne autoroute 720 (voir l'étude d'impact sur l'environnement, pièce P-1, pp. 37, 41 et 42);
- b) les profils de la route 136 tels qu'ils étaient au stade de l'avant-projet préliminaire sommaire, sur lequel s'appuie l'étude d'impact sur l'environnement (pièce P-1, p. 41) enchâssée au décret 890-2010 à sa condition 1, et qui sont les seuls à avoir été approuvés par décret;

ORDONNER au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec et à KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C. d'arrêter la construction de la voie ouest (ou « B ») de la route 136 tant qu'ils n'auront pas élaboré et confirmé l'intégration, à leurs entiers frais, des mesures d'atténuation de bruit spécifiques pour la zone sensible no. 3, comme ils l'ont fait pour les zones sensibles no. 1, 2 et 4 du complexe Turcot, pour être en mesure de ramener le niveau de bruit le plus près possible de 55dBA, sans jamais excéder le niveau sonore maximal de 65 dBA;

ORDONNER au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec et à KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C. d'arrêter la construction de la voie ouest (ou « B ») de la route 136 tant que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec n'a pas produit auprès du MDDELCC le rapport décrit au paragraphe 2 de la condition 14 du décret 890-2010 (pièce P-1) ainsi que le programme de suivi du climat sonore décrit à la condition 15 du même décret;

[87] Le MTQ et KPHT soutiennent que le profil final arrêté, les travaux envisagés pour la construction de la Voie B et le climat sonore en découlant sont conformes aux Décrets et qu'il n'y a pas lieu d'émettre les ordonnances d'injonction interlocutoire recherchées.

⁵⁹ Conclusions modifiées en date du 13 février 2018.

[88] Les défenderesses exposent que la prépondérance des inconvénients favorise le rejet de la demande d'injonction interlocutoire, notamment en raison des conséquences désastreuses et difficilement quantifiables qu'un arrêt des travaux de construction de la Voie B aurait sur l'ensemble du projet de reconstruction du Projet Turcot.

2. LE CADRE LÉGISLATIF ET JURIDIQUE

Le cadre législatif

[89] Dans *Bellefleur c. Québec (Procureur général)*⁶⁰, la Cour d'appel résume ainsi la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement applicable à un projet assujéti au régime légal prévu par la LQE :

Il est nécessaire de bien saisir, du moins dans ses grandes lignes, le processus relativement complexe que doit suivre un dossier de ce genre selon la loi et les règlements.

La Loi sur la protection de l'environnement, L.R.Q., c. Q-2, (dans la version applicable aux faits de la présente cause) prévoit que toute personne qui veut entreprendre une construction du type de celle en cause dans le présent dossier, doit suivre une procédure d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux (art. 31.1).

Les principales étapes de cette procédure, (très sommairement décrites et résumées), sont les suivantes:

- 1) Le Ministre qui reçoit l'avis de projet de la part du promoteur lui indique la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'il doit préparer (art. 31.2).
- 2) Sur réception de cette étude, le Ministre la rend publique et, s'il juge que la démarche est nécessaire, indique au promoteur d'entreprendre l'étape d'information et de consultation publique, sous l'égide du B.A.P.E. (art. 31.3). Le Ministre, à tout moment, peut à cet égard exiger des renseignements, recherches ou études supplémentaires (art. 31.4).
- 3) S'il juge l'étude d'impact satisfaisante, le Ministre soumet celle-ci au gouvernement qui peut alors soit refuser la délivrance du certificat d'autorisation, soit l'émettre purement et simplement, soit enfin, le consentir sous réserve de certaines modifications ou conditions (art. 31.5), en tenant compte de tous les éléments qu'il a alors en sa possession. L'étude d'impact, doit-on constater, n'est qu'un de ces éléments.

⁶⁰ [1993] R.J.Q. 2320, pp. 25 à 27; voir également *Québec (Procureur général) c. Germain Blanchard Itée*, 2005 QCCA 605, par. 108 à 112.

Ces étapes, dans le présent dossier ont toutes été suivies, du moins de façon formelle et nul n'y cherche querelle.

Ce texte de loi est complété par le «Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement», (R.R.Q. 1981, c. Q-2, R-9), qui énumère, de façon plus technique, les paramètres souhaités de l'étude d'impact que le promoteur doit préparer, d'une part, et, d'autre part, décrit plus en détail la procédure à suivre dans la phase d'information et de consultation publiques. (...)

[90] Le Tribunal précise que la Ville de Westmount ne conteste pas que ces étapes ont été franchies dans le présent dossier, selon la chronologie suivante:

1. Mai 2007 : Le MTQ transmet l'avis de projet au MDDELCC (art. 31.2);
2. Mai 2007 : Le MDDELCC émet une directive indiquant la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que le MTQ doit préparer;
3. Décembre 2008 : le MTQ dépose l'Étude d'impact;
4. Mars 2009 : L'Étude d'impact est jugée recevable par le MDDELCC; (at. 31.5 LQE);
5. Entre mars et mai 2009 : Le BAPE rend public le dossier relatif au Projet Turcot;
6. Avril 2009 : Le MDDELCC confie au BAPE le mandat de tenir une audience publique. Les travaux se déroulent de mai à septembre 2009 (art. 31.3 LQE);
7. Septembre 2009 : Le BAPE transmet au MDDELCC son rapport sur le Projet Turcot;
8. Octobre 2010 : le MDDELCC dépose son Rapport d'analyse environnementale;
9. Octobre 2010 : Décret 2010;
10. Avril 2016, septembre 2016 et août 2017: Certificat d'autorisation.
11. Juin 2017 : Décret 2017.

[91] La validité des Décrets et du Certificat d'autorisation n'est pas contestée. Le litige concerne uniquement le respect, par les défenderesses, des Décrets rendus par le gouvernement à l'issue du processus d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux.

Le cadre juridique

[92] La Cour suprême a récemment redéfini le cadre d'analyse applicable à l'émission d'une injonction interlocutoire mandatoire⁶¹ :

[18] En résumé, pour obtenir une injonction interlocutoire mandatoire, le demandeur doit satisfaire à la version modifiée que voici du test établi dans *RJR—MacDonald* :

- (1) Le demandeur doit établir une forte apparence de droit qu'il obtiendra gain de cause au procès. Cela implique qu'il doit démontrer une forte chance au regard du droit et de la preuve présentée que, au procès, il réussira ultimement à prouver les allégations énoncées dans l'acte introductif d'instance;
- (2) Le demandeur doit démontrer qu'il subira un préjudice irréparable si la demande d'injonction n'est pas accueillie;
- (3) Le demandeur doit démontrer que la prépondérance des inconvénients favorise la délivrance de l'injonction.

[93] Ces principes doivent guider l'analyse du Tribunal quant à l'opportunité d'émettre l'ordonnance d'injonction interlocutoire recherchée.

[94] À l'étape de la demande d'injonction interlocutoire, le Tribunal doit se garder de décider du mérite des prétentions des parties. Il doit se limiter à décider si le demandeur présente une preuve « *telle qu'il serait très susceptible d'obtenir gain de cause au procès. Cela signifie que, lors de l'examen préliminaire de la preuve, le juge de première instance doit être convaincu qu'il y a de forte chance au regard du droit et de la preuve présentée que, au procès, le demandeur réussira ultimement à prouver les allégations énoncées dans l'acte introductif d'instance.* »⁶².

[95] Il résulte de ces principes que la Ville doit démontrer une forte apparence quant à l'existence du droit à une ordonnance mandatoire visant l'arrêt des travaux de construction de la Voie B.

⁶¹ *R. c. Société Radio-Canada*, 2018 CSC 5.

⁶² *R. c. Société Radio-Canada*, 2018 CSC 5, par. 17.

3. LES QUESTIONS EN LITIGE

[96] **Les questions en litige sont les suivantes:**

Forte apparence de droit

- 1. La modification du profilage de la Voie B contrevient-elle à la condition 1 du Décret 2010?**
- 2. L'impact de la modification du profilage de la Voie B sur le climat sonore, fait-il en sorte que cette modification contrevient aux conditions 1 et 14 du Décret 2010?**

Préjudice irréparable et prépondérance des inconvénients

- 3. La Ville de Westmount subira-t-elle un préjudice irréparable si la demande d'injonction interlocutoire est refusée et la prépondérance des inconvénients favorise-t-elle l'émission d'une ordonnance d'injonction interlocutoire?**

4. L'ANALYSE

Forte apparence de droit

- 1. La modification du profilage de la Voie B contrevient-elle à la condition 1 du Décret 2010?**

[97] **Le Décret 2010 ordonne:**

Qu'un certificat d'autorisation soit délivré au ministre des Transports pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Sous réserve des conditions prévues au présent certificat, le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants:

- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, par Dessau – SMi, décembre 2008, 435 pages;**
- (...) [*Liste de différents documents relatifs à l'Étude d'impact*]

En cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent.

Position de la Ville de Westmount

[98] La Ville de Westmount expose que l'un des principes fondamentaux du Projet Turcot concerne la géométrie et l'aménagement de l'infrastructure routière, dont fait partie l'abaissement du profil de la Voie B⁶³.

[99] Suivant la Ville, cet abaissement constitue l'une des modalités contraignantes énoncée à la condition 1 du Décret 2010, c'est-à-dire l'une de ses « *composantes indissociables et fait partie des limitations imposées* » aux défenderesses⁶⁴.

[100] Elle soutient que les défenderesses ne peuvent pas, suite à l'adoption du Décret 2010, rehausser le profil de la Voie B, sans obtenir une modification à la première condition du Décret 2010⁶⁵.

[101] La Ville souligne, à titre d'exemple, que les défenderesses ont demandé une modification du Décret 2010 à l'endroit des changements suivants :

- a) Le tracé final des voies routières du Projet Turcot⁶⁶;
- b) La nouvelle configuration de la sortie Rose-de-Lima⁶⁷;
- c) L'élimination du lien unidirectionnel entre les rues Saint-Jacques et Pullman⁶⁸;
- d) La reconfiguration des rues Saint-Jacques, Saint-Rémi et Pullman⁶⁹.

[102] Elle conclut qu'en refusant ou en omettant de requérir une modification du Décret 2010, à l'égard du rehaussement du profil de la Voie B, les défenderesses n'ont pas permis au gouvernement d'exercer son pouvoir discrétionnaire d'accorder, avec ou sans condition, ou encore de refuser, cette modification. Au surplus, en raison de cette omission, ce rehaussement n'a pas fait l'objet d'une analyse environnementale par le MDDELCC.

⁶³ Pièce P-1, pp. 35 à 42.

⁶⁴ *Québec (Procureur général) c. Gestion environnementale Nord-Sud inc.*, 2012 QCCA 357, par. 72.

⁶⁵ Pièce P-8 et pièce DKPH-11.

⁶⁶ Pièces P-21 et P-14.

⁶⁷ Pièce P-22 et P-14.

⁶⁸ Pièce P-19.

⁶⁹ Pièce P-19.

Position de la PGQ

[103] La PGQ rétorque que le Projet Turcot est complexe. Sa conception s'est échelonnée sur plusieurs années. Les données techniques disponibles ont évolué à chacune des étapes de son élaboration, de sorte que la géométrie et les profils se sont précisés bien après l'APP-S utilisé pour l'Étude d'impact. Plus particulièrement, le profil de la Voie B a varié à chacune des étapes de sa conception.

[104] La PGQ reconnaît que la première condition du décret incorpore l'Étude d'impact et qu'à cette étape, un abaissement du profil général du profil des voies de circulations de la Voie B était envisagé.

[105] Par ailleurs, le gouvernement savait, au moment de l'octroi du Décret 2010, que le tracé et le profilage du Projet Turcot continueraient d'être modifiés jusqu'à sa construction. Le Décret 2010 porte sur la nature générale du Projet Turcot autorisé, dans ses grandes lignes, par le gouvernement.

[106] En conséquence, dans la mesure où la Voie B demeure abaissée, en majeure partie, la condition 1 du Décret est satisfaite et il n'y a pas lieu d'obtenir une modification du Décret 2010⁷⁰.

[107] La PGQ soutient que c'est à l'étape de l'émission du certificat d'autorisation, suivant l'article 22 LQE, que le ministre autorise la conception détaillée du Projet Turcot⁷¹.

[108] Les plans de construction de l'A-720 ont été autorisés par la modification du Certificat d'autorisation le 16 septembre 2016⁷². La validité de cette affirmation n'est pas contestée par la Ville de Westmount. La PGQ invoque la présomption de validité des actes de l'administration⁷³.

Position de KPHT

[109] KPHT réitère et appuie la position de la PGQ. Elle précise que le profilage de la Voie B demeure abaissé, bien que dans une moindre mesure que ce qui était initialement proposé aux étapes de l'APP et de l'APP-S⁷⁴.

[110] KPHT soumet que la partie de la Voie B en litige, située à mi-chemin entre le chemin Glen et l'avenue Atwater, correspond à un tronçon de cinq cents (500) mètres

⁷⁰ Pièce P-1, Section 4, pp. 27 à 37 et Section 5, pp. 41 à 63.

⁷¹ *Conseil régional de l'environnement de Montréal c. Québec (Procureur général)*, 2008 QCCS 2391, par. 96 à 100.

⁷² Déclaration assermentée de Sandra Sultana, annexe B; Pièce P-34 et DKPH-6

⁷³ *Northex Environnement inc. c. Blanchard*, 2013 QCCA 872, par. 21 et 33.

⁷⁴ Déclaration assermentée de Line Gamache du 9 février 2018; Pièces DKPH-11 et DKPH-12.

sur les trois (3) kilomètres composant la Voie B, ce qui correspond à 16,6 % de la Voie B⁷⁵.

[111] KPHT ajoute qu'elle a respecté, en tous points, les obligations techniques énoncées au Contrat CC⁷⁶.

Analyse et décision

[112] Le Projet Turcot constitue un projet d'infrastructure majeur dont l'élaboration s'est échelonnée sur plusieurs années. La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prescrite par la LQE et le Règlement a été suivie et a mené à l'adoption du Décret 2010 et, subséquemment au Décret 2017.

[113] Il s'agit d'un processus administratif de prise de décision, « *sans aucune véritable contrainte juridique pour l'administration autre que le respect de la procédure prévue par le législateur* »⁷⁷.

[114] Au moment où l'Étude d'impact est préparée par le MTQ, agissant à titre de promoteur, le projet soumis est à une étape préliminaire. L'Étude d'impact prend soin de préciser que le tracé retenu, à la suite de l'APP-S, « (...) *continue d'être bonifié par les concepteurs qui travaillent en étroite collaboration avec les responsables du transport routier des arrondissements et des villes et ceux du transport ferroviaire (...)* »⁷⁸.

[115] Dès lors, au moment de sa prise de décision, le gouvernement sait que le tracé proposé est préliminaire. En conséquence, le Décret 2010 n'autorise pas un tracé et un profilage définitifs de la Voie B. Il autorise le Projet Turcot, dans ses grandes lignes, exposées de manière préliminaire dans l'Étude d'impact.

[116] L'Étude d'impact résume les cinq (5) principes fondamentaux découlant du tracé retenu, dont l'abaissement de l'A-720 entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater⁷⁹.

[117] Elle décrit ainsi la conception géométrique et le profil envisagé pour le secteur de l'A-720⁸⁰:

5.1.2.1.2 Secteur de l'A-720

Le profil de l'A-720 sera abaissé, du chemin Glen jusqu'à la rue Greene. Les nouvelles voies seront légèrement décalées au sud des voies existantes. La voie de l'autoroute en direction est sera

⁷⁵ Pièce DJPH-10 et témoignage de David Maréchal.

⁷⁶ Pièce DKPH-3, art.9 et Partie 11 de l'Annexe 5; Pièce DKPH-4 et DKPH-5.

⁷⁷ *Bellefleur c. Québec (Procureur général)*, [1993] R.J.Q. 2320, p. 30.

⁷⁸ Pièce P-1, p.41.

⁷⁹ Pièce P-1, p. 42.

⁸⁰ Pièce P-1, p. 52.

construite en remblai sur toute sa longueur et surplombera les rues Saint-Rémi (qui sera déplacée vers l'ouest près de la rue Saint-Jacques), Saint-Jacques, de Courcelles et Greene. La voie B (voie rapide direction ouest) sera construite également en remblai et au nord de la voie en direction est. De plus, ce secteur est caractérisé par la fermeture de l'entrée Greene à l'autoroute 720 en direction est ainsi que par la fermeture de la rue Selby.

[Le Tribunal souligne]

[118] Le profil final retenu prévoit un abaissement d'une portion de l'A-720. Est-ce à dire que le projet de reconstruction du complexe Turcot, sur le territoire de la Ville de Westmount, contrevient à la Condition 1 du Décret 2010, parce qu'il n'est pas conforme aux modalités et mesures prévues à l'Étude d'impact? Le Tribunal ne le croit pas.

[119] Le Décret 2010 impose certaines obligations au MTQ, à différentes étapes de la réalisation du Projet. À titre illustratif, les conditions 2, 4, et 5 indiquent que « *Le ministre des Transport doit poursuivre l[s]es échanges (...)* », la Condition 3 stipule que « *Le ministre doit consulter la population (...)* », la condition 6 indique que « *Le ministre des Transports doit préparer un rapport (...)* ».

[120] Le libellé de la condition 1 du Décret 2010 diffère, en ce qu'il incorpore l'Étude d'impact et les autres documents énumérés, par renvoi. Au moment de l'Étude d'impact, le projet est à un stade préliminaire. Le Décret 2010 n'impose pas au MTQ l'obligation d'obtenir l'aval du gouvernement, une fois le tracé et le profil définitifs arrêtés.

[121] Les limites de l'autorisation, découlant de la condition 1 du Décret 2010, ne sont pas restreintes à la configuration du projet présenté à l'étape de l'Étude d'impact. Ce projet, à la connaissance du gouvernement, est alors évolutif. Sa conception définitive demeure à être élaborée.

[122] Dans ces circonstances, l'on peut difficilement conclure que le tracé et le profil du projet présenté au moment de l'Étude d'impact constituent des mesures contraignantes auxquelles les défenderesses sont astreintes.

[123] À ce stade, la preuve démontre que les modifications apportées au profilage de la Voie B portent sur un segment d'environ cinq cent (500) mètres, sur un total de trois (3) kilomètres. Le profilage initial présenté au moment de l'Étude d'impact demeure le même, à toutes fins pratiques, sur 2,5 kilomètres.

[124] Le Tribunal conclut que la Ville de Westmount n'a pas démontré l'existence d'une forte apparence de droit à l'émission d'une ordonnance d'injonction interlocutoire au motif que la condition 1 du Décret n'est pas satisfaite en raison du changement du profilage d'un segment de la Voie B.

2. L'impact de la modification du profilage de la Voie B sur le climat sonore, fait-il en sorte que cette modification contrevient aux conditions 1 et 14 du Décret 2010?

[125] Les conditions 1, 14 et 15 du Décret 2010, concernant le climat sonore, prévoient ce qui suit :

Qu'un certificat d'autorisation soit délivré au ministre des Transports pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Sous réserve des conditions prévues au présent certificat, le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants:

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, par Dessau – SMI, décembre 2008, 435 pages;
- (...) [*Liste de différents documents relatifs à l'Étude d'impact*]

En cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent.

[...]

CONDITION 14 : Mesures d'atténuation du bruit en période d'exploitation

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter, par rapport à la situation sans le projet, le niveau de bruit (...) provenant de l'infrastructure routière du complexe Turcot, et ce à la limite des propriétés résidentielles.

Le ministre des Transports doit poursuivre la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente, visant la mise en œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de cette autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le climat sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB(A) (...). Un rapport sur l'évolution des démarches entreprises pour prendre en considération la demande de la Ville de Westmount doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la loi sur la qualité de l'environnement.[...]

CONDITION 15 : PROGRAMME DE SUIVI DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation du complexe Turcot. Les mesures de suivi prévues au programme doivent être réalisées un an, cinq ans et dix ans après la mise en service de l'infrastructure. [...]

Position de la Ville de Westmount

[126] Ce n'est qu'en janvier 2017, dans le cadre d'une rencontre tenue par le Comité de bon voisinage, que la Ville de Westmount constate que le profilage a été rehaussé sur une partie de la Voie B⁸¹.

[127] La Ville soutient que l'impact sonore découlant du rehaussement du profil de la Voie B s'élève jusqu'à 11 dBA⁸², comparativement à l'impact sonore anticipé à l'endroit du projet initial analysé lors de l'Étude d'impact sonore, préparée dans le cadre de l'Étude d'impact⁸³.

[128] Elle souligne que, selon la *Politique sur le bruit routier* du MTQ, une augmentation entre 1 et 3 dBA, est considérée comme un impact fort⁸⁴.

[129] La Ville conclut qu'une modification au Décret 2010 était nécessaire en raison de l'impact négatif du rehaussement de la Voie B sur le climat sonore.

[130] Elle ajoute que la méthodologie suivie pour réaliser les études acoustiques 2015, 2016 et 2018⁸⁵ ne respecte pas celle prescrite par l'Étude d'impact sonore⁸⁶. Suivant la Ville, la méthodologie retenue pour évaluer les niveaux sonores, aux fins de l'Étude d'impact, est une modalité et mesure impérative. Les défenderesses ne peuvent l'altérer sans obtenir une modification du Décret 2010.

[131] Plus particulièrement, la Ville explique que la méthodologie utilisée dans les études acoustique 2015, 2016 et 2018 tient compte des murs antibruit de la zone no 2, dans l'évaluation des niveaux sonores de la zone no 3 en litige. Suivant la Ville, une telle modification de la méthodologie vicie les résultats obtenus.

[132] Par ailleurs, elle ne dépose aucune étude afin de démontrer l'impact de cette méthodologie sur les relevés sonores et les mesures d'atténuation proposées par les défenderesses.

⁸¹ Pièce P-26.

⁸² Pièce P-27, p. 3; Pièce P-15.

⁸³ Pièce P-18.

⁸⁴ Pièce P-6, p.12.

⁸⁵ Pièces P-15, DKPH-7 et DKPH-8.

⁸⁶ Pièce P-1, p. 191 et ss; et Pièce P-18.

[133] Suivant la Ville, il revient aux défenderesses de préparer et de produire une étude sonore en fonction des paramètres dictés par l'Étude d'impact. Leur refus viole la condition 1 du Décret 2010 et porte à croire que la nouvelle configuration aura pour effet d'augmenter le niveau sonore, par rapport à la situation sans le Projet Turcot, en contravention avec la condition 14 du Décret 2010.

Position de la PGQ

[134] Le 16 février 2017, suite à l'annonce faite à la Ville de la modification du profilage, le représentant de KPHT au Comité de bon voisinage écrit un courriel au directeur du Projet Turcot se lisant ainsi⁸⁷ :

J'ai rencontré les représentants de l'administration de la ville de Westmount, afin de les informer de l'impact sonore résultant de la modification du profil 136 par rapport au scénario présenté à la ville antérieurement.

Cette modification a pour effet d'éliminer l'amélioration du climat sonore anticipé pour le projet Turcot, de doubler la longueur du secteur admissible à la politique sur le bruit et ainsi doubler le coût du projet en discussion avec la ville. On peut s'attendre à une réaction politique rapide.

Pourrais-tu me confirmer que l'entrepreneur avait toute la latitude pour augmenter le climat sonore par rapport à l'APD, dans la mesure où le seuil se limitait aux niveaux sonores actuels?

[135] Le 17 février 2017, un document synthèse est transmis en réponse aux questions posées. Il conclut ainsi⁸⁸:

Le projet d'écran antibruit au nord de la future route 136 qui fait l'objet de discussions avec la Ville de Westmount concerne le secteur situé entre les avenues Hallowell et Atwater, soit le secteur où le niveau sonore en bordure de la route 136 devait demeurer au-dessus de 65 dBA et donc admissible à la mise en place d'un écran antibruit selon les modalités de la *Politique sur le bruit routier* du ministère.

Pour la zone située à l'ouest du terrain d'athlétisme, entre Hillside et Irvine, les niveaux sonores selon l'étude de 2008 devaient être inférieurs à 65 dBA avec le projet Turcot, toutefois en se basant sur les profils définitifs de la route 136, l'atténuation des niveaux sonores pour cette zone n'est plus aussi importante et les niveaux sonores projetés demeurent au-dessus de 65 dBA.

⁸⁷ Pièce P-27.

⁸⁸ Pièce P-27, courriel du 17 février 2017 et document joint.

Le secteur admissible à la mise en place d'un écran antibruit s'étend donc à l'ouest jusqu'à l'ave Irvine, soit sur environ 660 mètres supplémentaires. Le projet d'écran antibruit initialement prévu au nord de la route 136, entre Hallowell et Atwater, était d'une longueur de 700 mètres et le coût total du projet estimé à 6.4 M\$. L'ajout d'un écran de 660 mètres serait de l'ordre de 3.6 M\$ pour un total estimé de 10 M\$.

[136] La PGQ soutient, qu'à l'égard du climat sonore engendré par la Voie B, le Décret 2010 impose au MTQ, à sa condition 14, l'obligation d'élaborer des mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter l'impact sonore, par rapport à la situation qui prévalait avant le projet.

[137] La preuve administrée, au stade interlocutoire, ne permet pas de conclure que la nouvelle configuration de la Voie B augmentera l'impact sonore, par rapport à la situation qui prévalait avant le projet.

[138] Au contraire, les études acoustiques 2015, 2016 et 2018, de même que le rapport de février 2017, démontrent que le nouveau profil respectera le premier paragraphe de la condition 14 du décret 2010⁸⁹.

[139] Quant aux reproches concernant la méthodologie suivie dans ces études, la preuve ne démontre pas qu'elle a faussé les résultats obtenus ou encore permis d'obtenir des résultats plus favorables que ceux découlant de la méthodologie suivie pour l'Étude d'impact sonore.

[140] Le Décret 2010 n'impose pas aux défenderesses d'exigences quant à la méthodologie devant être suivie pour procéder aux études sonores.

[141] La PGQ conclut que c'est dans le cadre de l'obtention du Certificat d'autorisation suivant l'article 22 LQE que les modalités prévues à la condition 14 devront être satisfaites, conformément au libellé de cette condition.

Position de KPHT

[142] KPHT réitère et appuie la position de la PGQ. Elle précise que la condition 1 du Décret 2010 n'impose pas d'obligations concernant les résultats sonores anticipés. Le climat sonore est traité spécifiquement à la condition 14, à l'exclusion de la condition 1 du Décret 2010. En réglant une question particulière, les parties s'écartent des règles générales⁹⁰.

[143] À titre d'exemple, elle soumet que, lorsque le gouvernement a voulu astreindre le MTQ aux niveaux sonores mentionnés dans l'Étude d'impact, il s'est exprimé clairement. Dans le cadre du Projet A-25, la Condition 14 du Décret 1243-2005 du

⁸⁹ Pièces P-15, P-27, DKPH-7 et DKPH-8.

⁹⁰ François Gendron, *L'Interprétation des contrats*, Montréal (Qc), Wilson & Lafleur, 2016, aux pp 91-92.

14 décembre 2005 prévoit expressément le respect des seuils mentionnés dans l'étude d'impact⁹¹.

Analyse et décision

[144] Les résultats sonores de la configuration préliminaire de la Voie B, étudiée au moment de l'Étude d'impact sonore et de l'Étude d'impact, démontrent qu'une amélioration ou un maintien du climat sonore existant était anticipé. En conséquence, l'Étude d'impact ne prévoyait pas de mesures d'atténuation particulières pour la zone en litige⁹².

[145] Le Rapport d'analyse environnementale du 5 octobre 2010 souligne que : « *Dans le contexte du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, l'équipe d'analyse juge pertinent que le MTQ évalue les possibilités pour ne pas détériorer et même diminuer la pollution sonore, en particulier dans le secteur de la Ville de Westmount (zone 3)* » L'équipe d'analyse conclut ainsi:

L'équipe d'analyse considère que le MTQ doit profiter des travaux du réaménagement de l'autoroute 720 pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation qui pourraient améliorer le climat sonore des zones limitrophes au complexe Turcot. À cet égard, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ poursuive (sic) la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente visant la mise (sic) œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de l'autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le niveau sonore dans ce secteur en deçà de 65 dB Leq24h.

[Le Tribunal souligne]

[146] Le Rapport d'analyse environnementale recommande ce qui suit ⁹³:

Recommandations

L'analyse environnementale du projet de reconstruction du complexe Turcot permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact de même que les recommandations incluses au présent rapport sont appliquées.

⁹¹ Pièce DKPH-9.

⁹² Pièce P-1, tableau 73b, p. 363.

⁹³ Pièce P-3, p.53.

En conséquence, l'équipe d'analyse considère qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement au MTQ afin de réaliser le projet de reconstruction du complexe Turcot, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

[Le Tribunal souligne]

[147] C'est dans ce contexte que le Décret 2010 est adopté. Le texte de la condition 14 du Décret 2010, reprend et ajuste la recommandation du Rapport d'analyse environnemental :

| Rapport d'analyse environnemental | Condition 14 du Décret 2010 |
|---|--|
| <p>L'équipe d'analyse considère que le MTQ doit profiter des travaux du réaménagement de l'autoroute 720 pour <u>mettre en œuvre des mesures d'atténuation qui pourraient améliorer le climat sonore des zones limitrophes au complexe Turcot.</u> À cet égard, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ <u>poursuivre (sic) la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente visant la mise (sic) œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de l'autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le niveau sonore dans ce secteur en deçà de 65 dB</u> <small>L_{Aeq,24h}.</small></p> <p>[Le Tribunal souligne]</p> | <p>Le ministre des Transports doit élaborer des <u>mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter, par rapport à la situation sans le projet, le niveau de bruit (...)</u> provenant de l'infrastructure routière du complexe Turcot, et ce à la limite des propriétés résidentielles.</p> <p>Le ministre des Transports doit <u>poursuivre la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente, visant la mise en œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de cette autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le climat sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB(A) (...).</u>Un rapport sur l'évolution des démarches entreprises pour prendre en considération la demande de la Ville de Westmount doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la loi sur la qualité de l'environnement</p> <p>[Le Tribunal souligne]</p> |

[148] Il résulte du libellé du Décret 2010, que la limite imposée concernant le climat sonore vise à mettre en place « *des mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter, par rapport à la situation sans le projet, le niveau de bruit* ».

[149] Les mesures d'atténuation proposées par les défenderesses, suite au changement du profilage de la Voie B, doivent permettre de satisfaire à cette exigence.

[150] Au surplus, le MTQ doit poursuivre ses démarches auprès de la Ville « *afin d'élaborer un protocole d'entente, visant la mise en œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de cette autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le climat sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB(A)* ».

[151] Le Décret 2010 ne réfère pas aux seuils sonores de l'Étude d'impact. Cela se conçoit aisément puisque le projet étudié, à cette étape, était préliminaire et susceptible d'évoluer.

[152] Les différentes études acoustiques produites en preuve, au stade de l'injonction interlocutoire, démontrent que les mesures d'atténuation sont adéquates et permettent de ne pas augmenter le niveau sonore par rapport à la situation qui prévalait avant le projet⁹⁴.

[153] Le Tribunal souligne qu'à cet égard, le gouvernement n'a pas retenu le libellé proposé dans le Rapport d'analyse environnementale exigeant de « *mettre en œuvre des mesures d'atténuation qui pourraient améliorer le climat sonore des zones limitrophes au complexe Turcot* ». Il a préféré utiliser le niveau sonore, avant le projet, comme seuil de référence.

[154] La Ville soutient que le MDDELCC n'a pas eu l'opportunité d'effectuer un rapport d'analyse environnemental complémentaire, puisqu'aucune demande de modification du Décret 2010 n'a été soumise concernant le nouveau profilage de la Voie B.

[155] Le Tribunal a déjà décidé que la modification du profilage de la Voie B n'emportait pas l'obligation de requérir une modification du Décret 2010. En conséquence, l'absence d'un tel rapport n'enfreint pas les exigences du Décret 2010.

[156] Il revient au MTQ et à la Ville de poursuivre les démarches afin d'élaborer le protocole d'entente prévu au Décret 2010 et de prévoir des mesures correctives afin de « *permettre d'atténuer le climat sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB(A)* ».

[157] Quant à la méthodologie suivie pour effectuer les études acoustiques, là encore, le Décret 2010 ne comporte pas les restrictions invoquées par la Ville. Au surplus, la preuve ne démontre pas, à ce stade, que l'approche suivie par les défenderesses fait en sorte que la condition 14 du Décret 2010 ne serait pas satisfaite.

[158] Le Tribunal conclut que la Ville de Westmount n'a pas démontré l'existence d'une forte apparence de droit à l'émission d'une ordonnance d'injonction interlocutoire,

⁹⁴ Pièces P-15, P-27, DKPH-7 et DKPH-8.

au motif que les conditions 1 et 14 du Décret 2010 ne sont pas satisfaites en raison du climat sonore engendré par le changement du profilage d'un segment de la Voie B.

3. La Ville de Westmount subira-t-elle un préjudice irréparable si la demande d'injonction interlocutoire est refusée et la prépondérance des inconvénients favorise-t-elle l'émission d'une ordonnance d'injonction interlocutoire?

[159] Le Tribunal a décidé que la Ville n'a pas démontré l'existence d'une « *forte apparence de droit* » donnant ouverture aux conclusions interlocutoires recherchées. Il abordera néanmoins les critères du préjudice irréparable et de la prépondérance des inconvénients.

[160] La Ville soutient que, si la demande d'injonction interlocutoire est rejetée, elle subira un préjudice irréparable découlant de la pollution sonore qui sera engendrée par la construction de la Voie B, selon ce nouveau profil d'élévation.

[161] Elle ajoute qu'une fois la construction de la Voie B complétée, son recours en injonction permanente et jugement déclaratoire deviendra illusoire, puisqu'il ne sera plus possible d'obtenir une ordonnance du tribunal permettant de planifier la construction de la Voie B et les mesures spécifiques d'atténuation de bruit, de manière à atteindre un climat sonore tolérable et conforme aux Décrets.

[162] En conséquence, elle plaide que la prépondérance des inconvénients favorise l'octroi des ordonnances recherchées et justifie l'arrêt des travaux, au stade interlocutoire.

[163] Le MTQ et KPHT soutiennent que la prépondérance des inconvénients favorise le rejet de la demande d'injonction interlocutoire, notamment en raison des conséquences désastreuses et difficilement quantifiables qu'un arrêt des travaux de construction de la Voie B aurait sur l'ensemble du projet de reconstruction du complexe Turcot.

[164] La preuve démontre que le préjudice irréparable invoqué par la Ville, au stade interlocutoire, est hypothétique puisque les mesures d'atténuation envisagées au terme du Décret 2010 permettront d'atteindre le seuil de climat sonore imposé par la condition 14 du Décret 2010.

[165] L'atteinte du seuil sonore en deçà de 65 DBa est tributaire de la signature d'un protocole entre la Ville et le MTQ. Le rapport de suivi stipulé à la condition 14 du Décret 2010 devra être déposé, aux fins de l'obtention du certificat d'autorisation prescrit par l'article 22 LQE, en prévision de la mise en place des murs antibruit permanents.

[166] Le préjudice allégué pourra être adéquatement compensé par des mesures d'atténuation et n'est donc pas irréparable.

[167] Par ailleurs, l'émission d'une injonction interlocutoire visant à stopper les travaux de construction de la Voie B paralysera, à toutes fins pratiques, le chantier du Projet Turcot, pour une durée d'au moins un an.

[168] Considérant la validité du Décret 2010, du Décret 2017 et du Certificat d'autorisation ainsi que l'importance de cette infrastructure pour le public, le préjudice causé par un tel arrêt milite fortement à l'encontre de l'émission d'une ordonnance d'injonction interlocutoire. La prépondérance des inconvénients favorise les défenderesses.

Arguments additionnels

[169] Dans son argumentation, la Ville reproche aux défenderesses de ne pas avoir transmis les rapports identifiés à la clause 14. Le libellé de la condition 14, quant aux différents rapports de suivi, indique qu'ils doivent être produits suite à la mise en exploitation du Projet Turcot. Un tel reproche est prématuré.

[170] La Ville a aussi soulevé l'application de l'article 20 (2) LQE en invoquant que le niveau de bruit projeté serait « *susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain* ».

[171] Le Certificat d'autorisation concernant la construction de la Voie B a été délivré et sa validité n'est pas remise en cause. Les défenderesses reconnaissent qu'un certificat d'autorisation distinct sera obtenu pour la mise en place des écrans antibruit permanents. Par conséquent, à ce stade, il est prématuré d'invoquer une violation de l'article 20 (2) LQE, considérant sa nature curative et non pas préventive⁹⁵.

[172] Cet argument ne peut pas être retenu aux fins de l'émission des ordonnances interlocutoires recherchées.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[173] **REJETTE** la *Demande introductive d'instance modifiée en injonction interlocutoire* datée du 18 janvier 2018, telle que modifiée par les *Conclusions interlocutoires modifiées* en date du 13 février 2018.

[174] **LE TOUT**, avec les frais de justice.



ÉLISE POISSON, J.C.S.

⁹⁵ *Procureure générale du Québec c. 9105425 Canada inc.*, 2017 QCCA 426.

Me Raphaël Lescop
Me Edward Béchard-Torres
IMK s.e.n.c.r.l.
Avocats de la demanderesse, Ville de Westmount

Me Stéphane Richer
Me Ève Gaudet
Borden Ladner Gervais s.e.n.c.r.l., s.r.l.
Avocats de la défenderesse, KPH Turcot, un partenariat s.e.n.c.

Me Nathalie Fiset
Me Maryse Loranger
Bernard, Roy (Justice-Québec)

Avocats de la défenderesse, La Procureure Générale du Québec

Dates d'audience : 12, 13 et 14 février 2018