

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. QUSSAI SAMAK, président
 Mme JUDY GOLD, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE
PRÈS DE L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU****PREMIÈRE PARTIE****VOLUME 3**

Séance tenue le 15 septembre 2005, 19 h
Hilton Montréal Aéroport
12505, Côte-de-Liesse
Dorval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
ÉMILE DANSEREAU	1
PRÉSENTATION SUR LA QUALITÉ DE L'AIR PAR LE MTQ.....	9
PRÉSENTATION SUR LE BRUIT PAR LE MTQ	22
ÉMILE DANSEREAU	37

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 On va commencer. Et par le fait même, le registre est ouvert toujours en arrière avec monsieur Fillion pour ceux qui désirent poser des questions.

Et je profiterais du moment pour souhaiter la bienvenue à monsieur François Arseneault qui est avec nous pour la STM, à la place de monsieur Pépin qu'on a eu jusqu'à maintenant.
10 Bienvenue, monsieur Arseneault! Merci d'être venu.

Alors, on reprend avec monsieur Sylvain Lacoste, s'il vous plaît. Monsieur Sylvain Lacoste est dans la salle? On y reviendra. Monsieur Dansereau.

15 M. ÉMILE DANSEREAU :

Rebonsoir!

LE PRÉSIDENT :

20 Bonsoir, monsieur.

M. ÉMILE DANSEREAU :

25 Bonsoir, monsieur le président, madame la commissaire. Dans la visite de ce matin et dans la période de questions de cet après-midi, certaines personnes ont mentionné que ce n'était pas possible de faire un tunnel sous les voies ferrées au bout de Fénélon à cause des bassins récepteurs. Je ne sais pas si vous avez un dessin qui montre ça?

30 Cependant, le plan nous montre aussi qu'en venant de l'aéroport, à 50 pieds à l'est de Albert de Niverville qui est presque alignée sur Fénélon, qu'on ne voit pas là, on ne voit ni Fénélon ni Albert de Niverville, et les trains qui sont supposés descendre, s'en aller vers l'ouest là, qui partent de l'aéroport.

35 Ça fait que la question, 50 pieds à l'est, on va passer... je ne sais pas si vous pouvez montrer la ligne de train qui s'en va à l'ouest de Albert de Niverville. C'est ça. Cependant, on va passer des trains là en tunnel dans les mêmes bassins récepteurs. Ça fait que j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi on pourra faire des tunnels pour les trains dans ces bassins récepteurs là, puis de façon sécuritaire, puis quand on en fait un 50 pieds à côté ou 60 ou 200 pieds à côté, ce
40 n'est plus possible.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

45 Monsieur Gilbert, expliquez le...

M. HENRI GILBERT :

50 J'aimerais peut-être, monsieur le président, demander à Aéroports de Montréal, qui connaît bien quand même tous les bassins drainants, les bassins de rétention du secteur, de répondre peut-être à la question considérant aussi qu'on parle d'un projet ferroviaire.

LE PRÉSIDENT :

55 D'abord, j'aimerais, avant qu'on passe à monsieur Martel, préciser le passage du train en tunnel, juste préciser l'information.

M. HENRI GILBERT :

60 Encore là, ça fait partie du projet...

LE PRÉSIDENT :

Ça fait partie du projet, c'est ça.

65

M. HENRI GILBERT :

... du projet de lien ferroviaire. Comme vous voyez, on va le montrer, la boucle qui part complètement de...

70

LE PRÉSIDENT :

De la gare proposée.

75

M. HENRI GILBERT :

... de la gare, qui va descendre ici, qui va passer sous la voie ferrée pour aller rejoindre l'autre côté la ligne du CN.

80

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Martel, oui, allez-y.

M. HENRI-PAUL MARTEL :

85

Monsieur le président, si vous permettez, je vais demander à madame Julie Cormier, notre directrice en transport, de répondre à la question.

Mme JULIE CORMIER :

90

Monsieur le président, madame la commissaire, alors pour répondre à la question concernant les bassins de drainage, le train va dans la partie ouest s'insérer entre les voies du CN et du CP. Pour ce faire, on passe effectivement en tunnel; de même que sous la rue Cardinal, nous serons en tunnel.

95

Le long d'Albert de Niverville, on est en tranchée. C'est ce qui est actuellement anticipé. Les bassins de drainage dont le requérant fait mention sont situés dans la partie sud de la rue Cardinal. Ces bassins de drainage là servent à canaliser les eaux qui viennent actuellement de notre tablier, qui a été agrandi dernièrement suite à la construction de notre jetée transfrontalière et de notre jetée internationale.

100

Alors les eaux, par le système de canalisation, sont déversées en partie dans le bassin de drainage qui est ici, qu'on appelle le fossé Smith, qui est connecté au réseau pluvial de l'arrondissement de Dorval. Et par la présence du ferroviaire, on a énormément d'équipements de drainage à aller construire ici, pour s'assurer que le réseau du train sera convenablement drainé. Mais nonobstant ça, on a toujours besoin de ce bassin de rétention-là pour les eaux qui viennent du tablier. En espérant que ça réponde à la question.

105

LE PRÉSIDENT :

110

Et donc, aménager un tunnel pour une piste cyclable là où il y a le bassin de drainage pose un autre ordre de problème que de gérer la voie ferrée en passage par tunnel, même si ce passage par tunnel de la voie ferrée exige en permanence l'utilisation d'équipements qui assurent qu'elle soit bien drainée.

115

Mme JULIE CORMIER :

Tout à fait. C'est que le poste de pompage qu'on se propose de construire par ici va servir à drainer toutes les eaux de ruissellement qui seront générées par la boucle ferroviaire. Tandis que les eaux qui sont récupérées ici, ce sont les eaux qui proviennent de notre tablier et qui sont acheminées vers le réseau pluvial de l'arrondissement Dorval, lequel a...

120

On a quelques études qui nous démontrent qu'il y a une problématique de capacité en termes de réseau de drainage vers l'arrondissement, ce qui nécessite pour Aéroports de Montréal l'aménagement de plusieurs bassins de drainage. Ces bassins-là sont essentiels si on

125

ne veut pas que nos stationnements ou même que les eaux montent de plus en plus vers le nord et que tout soit inondé.

LE PRÉSIDENT :

130

Merci, madame Cormier.

M. ÉMILE DANSEREAU :

135

J'aimerais faire clarifier ou additionner à la réponse...

LE PRÉSIDENT :

140

Vous allez additionner à la réponse?

M. ÉMILE DANSEREAU :

145

Non. J'aimerais qu'on clarifie ou on ajoute à la réponse, s'il y a bassin de drainage... tantôt, on a sorti de l'aéroport, c'était bloqué. On a passé par Cardinal. On a tourné juste à Albert de Niverville. Là où est-ce que la voie ferrée passe, il semblait qu'il y a un gros bassin aussi.

Est-ce qu'il y a un bassin de drainage au nord de Cardinal, à l'ouest d'Albert de Niverville aussi?

150

LE PRÉSIDENT :

Je vais considérer ça la même question. Allez-y, madame Cormier.

Mme JULIE CORMIER :

155

Alors, les bassins de drainage, on en a tout le long d'Albert de Niverville ici. C'est la raison pour laquelle la compagnie Hertz, qui est située ici, est si distancée de la rue Albert de Niverville. Toute cette zone-là, c'est des bassins de drainage et c'est des fossés également qui sont présents et qui coupent un des lots que nous avons ici où on avait déjà envisagé de faire de la construction d'un stationnement, mais pour des raisons techniques de drainage et de canalisation, on a dû abandonner cette idée.

160

On a également des gros bassins de drainage ici sur le site, au sud de la rue Cardinal. On a également des bassins de drainage dans le bout de la rue Rodolphe-Pagé, que vous voyez, qui est située au nord de la rue Cardinal. C'est là où les entreprises Cara ont leur accès. Alors, on a des bassins également de drainage dans cette portion-là du terrain aéroportuaire.

165

LE PRÉSIDENT :

170 Deuxième question.

M. ÉMILE DANSEREAU :

175 Certainement. Madame nous a montré qu'il y a des bassins de drainage juste là où le tunnel des trains va passer. Si c'est un gros problème de le faire au bout de Fénélon directement, on peut le faire... un tunnel... ce serait quoi l'objection de le faire à ce moment-là en parallèle au tunnel pour les trains, si on peut pomper tout ça pour les trains puis il n'y a pas de problème? Si on l'agrandit de 6 pieds de large puis on fait une piste cyclable là pour traverser, ce serait quoi le problème?

180

LE PRÉSIDENT :

185 D'accord. Alors, madame Cormier, c'est quoi la difficulté d'aménager un tunnel pour une piste cyclable de la même façon dans la même zone de réalisation du projet d'une façon parallèle au tunnel ferroviaire?

Mme JULIE CORMIER :

190 Écoutez, techniquement, je pourrais difficilement vous le dire parce que ces terrains-là ne nous appartiennent pas. On est en emprise ferroviaire CN-CP, d'une partie. D'un autre côté, on n'est pas sur nos terrains, on est sur l'avenue Cardinal. Alors, c'est une propriété qui est municipale. Nous autres, notre limite de terrain dans cet endroit-là se termine à la rue Cardinal.

195 Donc, il y aurait certainement à analyser la question, d'autant plus que nous autres, au niveau ferroviaire, notre préoccupation, c'était de préserver le tunnel Pine Beach. Donc, cet aspect-là d'aller créer un lien pour raccorder n'avait pas été exprimé, pas au niveau de Aéroports de Montréal. J'ignore si l'arrondissement Dorval dispose d'informations supplémentaires à ce sujet-là.

200 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. C'est la troisième ou la quatrième fois qu'on revient à la question. Alors, j'aimerais, une fois pour toutes, on va faire le ramassage de la réponse à cette question.

205 Alors, j'aimerais, de part et d'autre, en commençant avec monsieur St-Jean, de nous donner toutes les raisons qui militent contre l'idée d'aménager un passage, un tunnel d'une piste cyclable à la hauteur de l'avenue Cardinal. Et après, j'aimerais aussi entendre votre réponse et puis on va clore la question pour cette phase de l'audience.

210 Allez-y, monsieur St-Jean.

M. MARIO ST-JEAN :

215 Monsieur le président, j'avais exprimé tout à l'heure quelques raisons. Nous entretenons actuellement le tunnel Pine Beach, comme je l'avais dit tout à l'heure. Il s'agit d'un problème un petit peu délicat parce que beaucoup de gens ne veulent même pas emprunter le tunnel Pine Beach pour des questions de sécurité.

220 On ne connaît pas les détails du projet de monsieur Dansereau. Lui, il me disait tout à l'heure que le projet prendrait sa source, si on veut, son embouchure immédiatement au bout du boulevard Fénélon. N'étant pas ingénieur, je ne peux pas dire si on peut descendre directement en dessous des voies ferrées à partir de l'extrémité de l'avenue Fénélon. J'en doute un peu mais, en tout cas, il y a une question de faisabilité à faire là.

225 Mais le principe même de tout ça, c'est que l'entretien et l'insécurité est lié, l'entretien difficile et l'insécurité est liée à ce type d'aménagement là. L'arrondissement ne veut pas... en tout cas, je véhicule l'opinion de l'arrondissement là-dessus, on en a déjà plein les bras avec l'entretien du tunnel Pine Beach qui cause des problèmes énormes à l'arrondissement, et ça ne ferait qu'ajouter au fardeau, tout simplement.

230

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Allez-y, monsieur Blanchet.

235 **M. MARC BLANCHET :**

Monsieur le président, juste pour ajouter à ça, parce que mon équipe est responsable du développement du réseau cyclable sur l'île et on a des contacts fréquents.

240 Il y a des activités présentement même en cours, ce mois-ci, avec les groupes de femmes, entre autres, et diverses clientèles qu'on dirait plus vulnérables à la sécurité des aménagements dans les villes, entre autres personnes âgées et les femmes, surtout le soir. Et les milieux en tunnel, on nous répète fréquemment, parce qu'on en a malheureusement en ville, mais on nous répète fréquemment que ça devrait être un dernier recours, parce que beaucoup de
245 gens carrément ne veulent pas l'utiliser. Le sentiment d'insécurité est trop élevé. Alors, on envisage toutes les possibilités avant d'arriver à l'option tunnel.

250 Dans ce cas-ci, il est certain que la Ville de Montréal pousserait beaucoup pour l'aménagement d'un réseau en surface. Surtout s'il y a une option pas très loin qui connecte bien avec le Réseau vert et avec le reste des arrondissements, pour nous, ce serait l'option viable.

Donc, c'est pour ça que l'opportunité du projet comme tel, pour nous, tel qu'il est décrit dans ses grandes lignes serait préférable.

255 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Blanchet.

260 Avez-vous d'autre chose à ajouter aux réponses, monsieur Gilbert? Madame Cormier, allez-y.

Mme JULIE CORMIER :

265 Bien sûr, si vous me permettez, monsieur le président, d'une première réponse, je vous dirais, tout comme monsieur Martel vous l'a dit, actuellement on est à planifier un réseau piétonnier et un réseau cyclable en façade de l'aérogare. Vous comprendrez que des aménagements d'une telle envergure, qu'on parle d'une gare ou qu'on parle de l'échangeur, nécessitent pour nous d'immenses travaux à réaliser en façade de l'aérogare.

270 Et suite aux consultations publiques, où les gens nous avaient fait part de leurs préoccupations de transiter entre l'aérogare et l'arrondissement en vélo, on est en train de travailler au niveau des études pour l'aménagement d'un réseau piétonnier et cyclable.

275 Au moment où on est, je ne pourrais même pas vous dire quelle sera la forme de ce réseau-là, je ne connais même pas le futur réseau routier que je vais retrouver en façade de l'aérogare à Dorval. Nonobstant ça, on a une préoccupation et je tiens à le mentionner.

280 D'autre part, on me faisait mention, au niveau ferroviaire, d'une chose. C'est qu'ici, au niveau du raccordement ouest, entre les voies ferrées CN-CP, on vient s'insérer entre les voies CN-CP pour se laisser la latitude éventuellement de se connecter à l'une ou l'autre des deux voies. Donc, on ne traverse pas du tout l'emprise ferroviaire dans l'axe nord-sud complètement. Donc, je pense que c'est un élément additionnel important à la réponse.

285 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Mme JULIE CORMIER :

290 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Gilbert, d'autre chose à ajouter à la question?

295 **M. HENRI GILBERT :**

300 Ce n'est pas grand-chose, mais un complément d'information. Il y a eu beaucoup de consultations publiques avec les gens. On a eu même Vélo Québec qui est venu sur des tables sectorielles nous faire part des besoins au niveau du cyclisme. Donc, on a écouté. On a essayé de trouver les meilleures solutions. Il y a eu plusieurs rencontres.

305 Je suis content que monsieur Dansereau apporte d'autres idées, mais je pense qu'il y a eu déjà un effort et une écoute sur l'analyse des besoins qui a été faite depuis le début. Puis ça ne date pas d'hier. Puis monsieur Ouimet qui a géré tout le processus de consultation pourrait vous en parler aussi.

LE PRÉSIDENT :

310 D'accord, merci.

Alors, monsieur Dansereau, je vous invite à élaborer sur d'autres possibilités que vous aimeriez voir dans le mémoire que vous allez présenter.

315 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Je vais revenir avec d'autres questions intéressantes.

LE PRÉSIDENT :

320 D'accord, merci.

325 Alors, il n'y a pas d'autres personnes inscrites devant moi au registre. Alors peut-être on va profiter de l'occasion, monsieur Gilbert, pour faire la présentation sur les impacts, la question de la qualité de l'air et le milieu sonore, et on l'entendra maintenant.

M. HENRI GILBERT :

330 Merci beaucoup, monsieur le président. J'invite monsieur Jean-Luc Allard à venir faire une présentation du bruit et de l'impact sur la qualité de l'air. Donc, c'est deux petites présentations. Il peut les faire une après l'autre, c'est comme vous désirez.

LE PRÉSIDENT :

335 Très bien, d'un seul trait, ce serait...

M. JEAN-LUC ALLARD :

Bonsoir! Je ne sais pas si on m'entend bien? Oui? Donc, je peux rester debout, j'aime mieux ça.

340

LE PRÉSIDENT :

Ce qui est très important, c'est que madame Maisonneuve vous entende et il paraît qu'elle vous entend.

345

M. JEAN-LUC ALLARD :

D'accord. Donc, si quelqu'un ne m'entend pas, de toute façon, vous avez juste à me l'indiquer, je parlerai plus fort.

350

Donc, je vais faire deux présentations. Donc, les deux présentations, une en qualité de l'air, une en acoustique. Essentiellement, mon objectif, c'est d'expliquer les notions sous-jacentes à l'acoustique et à la qualité de l'air, de façon à ce qu'on puisse avoir une meilleure perception, en fait, des résultats.

355

L'acoustique, en particulier, est un domaine qui est extrêmement abstrait. En fait, c'est difficile de visualiser des chiffres qui ne veulent pas dire grand-chose. Et donc, je vais donner quelques exemples pour aider à expliquer ça. Donc, on va commencer avec la qualité de l'air.

360

Ce que je vais expliquer dans ma présentation, la problématique d'abord, donc les sources de polluants, de quelles sources on a traité dans notre étude, la nature des polluants, les normes applicables évidemment, les enjeux.

365

Les enjeux, c'est important d'en parler. Pourquoi? Il y a des enjeux qui sont locaux, d'autres qui sont régionaux. Les enjeux locaux sont ceux sur lesquels on peut agir dans le cadre de l'étude.

370

Ceux qui sont régionaux – on va en parler plus tard – essentiellement c'est des enjeux que, au niveau du projet comme tel, on n'a pas de solution facile, en fait. Ça prend des solutions régionales, donc sur des plus grandes étendues, donc des solutions qui vont être évaluées ou implantées à plus grande échelle, donc soit au niveau canadien, au niveau québécois. Mais en fait, de faire des mitigations, des mesures d'atténuation locales auraient peu d'effet sur des résultats régionaux. Donc, on va y revenir un peu plus tard.

375

Et je complète ensuite avec la méthodologie, donc comment on a évalué la qualité de l'air ambiant actuel, comment on fait la modélisation, donc comment on ajoute la modification de l'échangeur par rapport à la situation actuelle, et l'évaluation des impacts. On traite des mesures d'atténuation et du programme de surveillance et de suivi environnemental.

380 Donc, les sources de polluants. Il y a deux types de sources. Il y a des sources mobiles, il y a des sources fixes. Les sources fixes, c'est les industries essentiellement. Donc, quand on voit une cheminée dans une industrie, c'est une source fixe. Il peut avoir des sources diffuses, donc des sources qui viennent de bassins, etc., les poussières qui seraient diffuses sur des piles de stockage. Mais essentiellement, on considère que ce sont des sources fixes.

385 On met également résidences, parce que sur le territoire de la Ville de Montréal, il y a des problématiques importantes au niveau des résidences lorsque les gens chauffent au bois. Évidemment, il peut avoir aussi tout l'aspect chauffage au mazout qui est, dans une moindre mesure en fait, une problématique significative.

390 Et il y a les sources mobiles. Au Québec, il y a 5 200 000 véhicules et il y a 2 % de véhicules lourds. Donc, on doit en tenir compte. Et évidemment, dans nos modèles, ça tient compte de la réalité, donc tout l'aspect classification des véhicules, l'âge des véhicules, puisque plus un véhicule est âgé, plus il a tendance à être polluant.

395 Donc, les polluants primaires qu'on a regardés, l'anhydride sulfureux ou dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, principalement le dioxyde d'azote, le monoxyde de carbone, les matières particulaires, le MP. Le MP₁₀, c'est les particules qui sont plus petites que 10 microns et les MP_{2.5}, ce sont les particules qu'on appelle fines, ce sont les particules plus petites que 2.5 microns.

400 Et finalement, il y a les COV, les composés organiques volatils. Ceux qu'on a regardés dans l'étude pour des raisons pratiques, tout simplement parce que le modèle pouvait nous donner des indications sur ces contaminants-là et également parce qu'il y avait des normes applicables, c'était surtout le benzène qu'on a regardé en détail, mais on a également regardé le butaliène, formaldéhyde et l'acétaldéhyde.

410 Polluants secondaires, l'ozone troposphérique, donc l'ozone au sol. Et finalement, les gaz à effet de serre, les trois qui sont intéressants au niveau circulation, donc le CO₂, le méthane, CH₄, et les oxydes nitreux, donc le N₂O.

415 Les normes, je vais vous faire grâce de ça. En fait, qu'est-ce qu'on a utilisé, c'est les normes qui sont applicables à la Ville de Montréal, pour le gouvernement du Québec, donc *Règlement sur la qualité du milieu de travail*, et les normes canadiennes ou les normes pancanadiennes, qui sont des objectifs qu'on veut atteindre sur un horizon de quelques années, typiquement en 2010.

420 Il y a peut-être juste un point qui est important. C'est qu'on voit qu'il y a des normes, par exemple, si on regarde au niveau du monoxyde de carbone, des normes qui sont 1 heure, des normes qui sont 8 heures. Quand on va au dioxyde de soufre ou aux particules, on peut avoir des normes qui sont journalières, donc 24 heures, et des normes qui sont annuelles.

Donc, à chaque fois qu'on a une norme pour une durée différente, quand on va faire nos simulations, on va simuler. Si c'est un critère 1 heure, on va prendre la pire heure d'une année donnée. Quand c'est journalier ou 8 heures, on va prendre le pire 8 heures de la journée ou le pire 24 heures dans l'année.

425

Donc, on prend toujours dans nos simulations les pires cas à différentes étapes, de façon à ce que les résultats qu'on a, c'est vraiment des pires cas qui arrivent rarement mais qui nous donnent le pire des scénarios.

430

Les normes et critères d'air ambiant. Donc, au niveau composés organiques volatils, il n'y a pas de normes comme telles. Par contre, au niveau des substances qui composent les composés organiques volatils, donc il y en a des dizaines, celui qui nous a particulièrement intéressé, c'est le benzène, pour lequel il y a une norme de 10 microgrammes par mètre cube sur une base journalière ou 24 heures.

435

Les enjeux. C'est comme je l'expliquais tantôt, donc les enjeux qui sont locaux quand on est à proximité des sources. Je n'ai pas pensé de rajouter un graphique, mais essentiellement quand on regarde une route par rapport à un récepteur, ça diminue de façon exponentielle. Donc, quand on est très proche de la route, on peut avoir des concentrations élevées, mais en s'éloignant de la route, ça diminue considérablement vite, évidemment en atteignant rapidement un bruit de fond qu'on appelle, qui est ce qu'on a à peu près partout sans la route.

440

L'air intérieur vs extérieur. Évidemment, ce qu'on a considéré dans l'étude, c'est uniquement l'air extérieur, donc l'air environnant, l'air ambiant. C'est assez facile de faire des projections extérieures, intérieures. Il peut avoir des critères différents mais, en fait, lorsqu'on a une situation qui est acceptable à l'extérieur, il y a peu de justification à aller voir à l'intérieur, d'autant plus que souvent à l'intérieur, il peut avoir des sources additionnelles qui viennent créer d'autres problématiques.

445

Les enjeux régionaux, donc les sources diffuses, le transport à distance. Pour donner un exemple, les dépassements qu'on a au niveau ozone troposphérique, donc au sol, le smog urbain et aussi les particules fines, donc les $PM_{2.5}$, il y a une bonne part de la situation qu'on vit sur l'île de Montréal, qui vient...

450

En fait, il faut être pratique, l'ozone troposphérique, on est dans le corridor Québec-Windsor et donc c'est un corridor dans lequel il y a une problématique particulière d'ozone. Donc, l'ozone n'est pas généré par les sources qui sont dans notre zone d'étude, mais, en fait, c'est suite à une réaction avec des contaminants précurseurs où on génère de l'ozone.

455

Évidemment, avant même d'arriver sur l'île de Montréal, on a déjà des concentrations

460

d'ozone élevées. Et ça, ça nous vient en partie de l'Ontario, en partie du nord-est américain. Et donc, on a une contribution significative d'ozone qui nous vient de l'Ontario, environ le tiers, la même chose nord-est des États-Unis. Et donc, quand on arrive sur la pointe ouest de l'île, on a déjà des dépassements d'ozone.

465

Donc, il ne faut pas penser que dans notre zone d'étude, le projet comme tel de l'échangeur Dorval a une grande influence sur l'ozone. C'est pour ça que je distingue les enjeux locaux de ceux qui sont régionaux. Il y a des enjeux pour lesquels ça prend des solutions plus globales, on pourra en reparler aussi, on en a traité dans notre étude, mais ce n'est pas le projet

470

comme tel qui permet de solutionner ces problématiques-là. Évidemment, il y a des enjeux qui sont nationaux ou internationaux. Le smog urbain aux zones troposphériques, je viens d'en traiter. Les gaz à effet de serre, évidemment qui est un enjeu qui est planétaire, qui n'est pas du tout un enjeu local. En fait, c'est les différentes solutions appliquées qui peuvent contribuer à la solution globale. Mais émettre une tonne de CO₂ en Chine ou sur l'île de Montréal, elle fait le tour de la planète assez rapidement. Et toute la problématique de réchauffement de la planète est liée à une réduction globale sur la planète et ce n'est certainement pas un enjeu directement local.

475

Couche d'ozone stratosphérique, on n'en parlera pas. En fait, c'est une des problématiques, gaz à effet de serre aussi... excusez, pluies acides.

480

Donc, si on en vient plus directement à l'étude qu'on a réalisée, comment on procède? Évidemment, on commence par regarder tout ce qui est trafic routier. On estime les taux d'émission et les consommations des véhicules. On fait ça à l'aide d'un modèle américain, c'est le MOBILE 6, qui a été fait dans une version canadienne par Environnement Canada. Donc, on l'appelle le modèle MOBILE 6C pour la version canadienne. Et ça, ça tient compte de tous les types de véhicules qu'on a et ça nous permet de calculer dans la zone d'étude les taux d'émission des contaminants qui sont d'intérêt.

485

490

La deuxième étape, une fois qu'on connaît nos contaminants dans la zone d'étude, c'est de faire la dispersion entre le point d'émission, qui est la route, vers les récepteurs. On fait la simulation à l'aide du modèle CALINE, en fait une version améliorée du modèle CALINE, et ce sont tous des modèles qui ont été entérinés ou approuvés par l'agence américaine de l'EPA et également, dans le Guide de dispersion du ministère de l'Environnement, c'est également des modèles qui sont reconnus.

495

Ce qu'on fait ensuite donc, ce que ça nous permet d'obtenir, c'est, à des résidences données, des concentrations dans l'air ambiant de contaminants pour les différents contaminants qui nous intéressent et pour les différentes durées où les critères s'appliquent. Qu'est-ce qu'on fait avec ça? On y ajoute un bruit de fond. Donc, on tient compte de la qualité de l'air ambiant, à laquelle on ajoute la contribution de la route, de façon à établir, en fait, quel est notre pire cas qu'on peut avoir.

500

505 Donc, il faut faire attention. Quand on voit une concentration qui peut apparaître élevée, il faut tenir compte du fait que ça inclut la contribution de la route plus un bruit de fond qui est probablement plus élevé que la réalité. Mais quand ça nous donne une situation qui n'est pas problématique, on sait que c'est extrêmement conservateur.

510 Et lorsque ça devient plus juste par rapport à une norme, il faut en tenir compte pour voir l'évaluation. À ce moment-là, on regarde l'impact relatif et l'impact absolu pour évaluer, en fait, de l'acceptabilité du projet. Et évidemment, suivant les résultats, on détermine quelles mesures d'atténuation seraient souhaitables.

515 Donc, les débits, qu'est-ce qu'on a fait, on a pris des débits 1 heure, 8 heures, parce qu'il y a des moyennes mobiles 8 heures pour certains contaminants comme l'ozone, et des valeurs journalières. Exemple, la valeur journalière, c'est la valeur DJME, donc c'est la moyenne estivale, qui est une valeur plus élevée que la moyenne annuelle de la circulation. Donc, on met plus de véhicules qu'on va en avoir pendant le reste de l'année, en fait notre pire cas de l'année, et on simule avec ça.

520 On ne prend pas juste le pire cas dans 24 heures. Quand on va également simuler, quand on utilise, par exemple, le modèle 6C, modèle MOBILE 6C, on prend les concentrations au mois de janvier parce que c'est le mois où les émissions sont les pires par rapport au modèle.

525 Donc, on prend des pires cas à mesure qu'on avance et ça nous donne des résultats conservateurs. On prend également la pire heure, donc dans l'heure de pointe du matin, le pire 8 heures au niveau des débits et évidemment 24 heures, vitesse affichée également au niveau de la modélisation.

530 On peut être tenté de dire: Pourquoi on prend la vitesse affichée? Pourquoi on ne prend pas plutôt la vitesse que tout le monde roule, en pensant que tout le monde va plus vite que la vitesse affichée?

535 C'est l'impression qu'on avait. Donc, on a utilisé des radars, on est allés faire des mesures de vitesse. Et à notre grande surprise, en moyenne, je dis bien en moyenne, les véhicules roulent à peu près à la vitesse affichée. Donc, il y a des gens qui roulent moins, il y a des gens qui roulent beaucoup plus vite. En moyenne, c'est, à quelque pour cent près, la vitesse qui est affichée. Donc, on a pris les vitesses affichées partout dans notre modélisation.

540 Donc, j'ai parlé de MOBILE 6 et 6C en fait pour expliquer ce que c'était. Avec ça, on peut faire le monoxyde de carbone. Et HC, c'est les hydrocarbures. Une sous-famille d'hydrocarbures, c'est les composés organiques volatils et évidemment les oxydes d'azote, ainsi que les matières particulaires. Les matières particulaires, il faut faire attention, ça nous permet de calculer les émissions au pot d'échappement des véhicules.

545

550 Ce n'est pas la seule contribution, en fait. C'est assez facile d'imaginer, quand il y a des véhicules qui circulent sur la voie, s'il y a des poussières au sol, il y a une partie de ces poussières-là qui va être broyée par les roues, puis réentraînée à cause des turbulences mécaniques des véhicules qui circulent sur la route. Et à ce moment-là, à l'aide de facteurs d'émissions de l'EPA aux États-Unis, on tient compte également de cette remise en suspension des particules aussi.

555 Ensuite, évidemment, il peut avoir des substances toxiques en particulier. Évidemment, celle qu'on a faite en détail, on en a regardé d'autres aussi, mais celle qui est présentée dans l'étude, c'est le benzène.

560 Donc, si on résume, au niveau de la dispersion atmosphérique, il y a plusieurs versions du modèle CALINE. Celle qui a été utilisée est la plus récente, celle qui est la plus sophistiquée, qui est la dernière qui est présentée, donc CALE3QHCR, qui est une qui utilise les données horaires au niveau de la dispersion atmosphérique. Donc, on a simulé d'heure en heure la météo réelle qui était dans l'échangeur Dorval ou à l'aéroport de Dorval, de façon à tenir compte de la dispersion des polluants de la route vers les récepteurs les plus critiques.

565 Donc, les intrants du modèle, on l'a expliqué un petit peu plus tôt, donc les débits de circulation. Ensuite, au niveau des intersections, en fait, on aurait pu également regarder les longueurs de files d'attente, les temps d'attente, les durées au feu, etc. Cette partie-là au niveau des intersections n'a pas été faite, de façon volontaire. Pourquoi? C'est qu'on a l'actuel, on a le projeté.

570 Le projeté, ce qu'on s'attend, c'est qu'il n'y ait plus de files d'attente. Et l'actuel, en simulant sans file d'attente, on est conservateur. Pourquoi? Parce que si on avait simulé avec des files d'attente, on aurait obtenu une situation actuelle pire que ce qui est présenté dans l'étude. Et comme la façon d'évaluer l'impact, c'est de dire actuel par rapport au projeté, comme on aurait eu pire pour l'actuel, on aurait peut-être même montré qu'il y avait une amélioration, 575 mais on a pris le pire cas, on a laissé les deux dans les mêmes conditions d'opération, et à ce moment-là on pense que les résultats sont plus fiables, plus conservateurs que si on avait essayé de faire ça.

580 L'autre raison est une raison tout ce qu'il y a de plus pratique. D'entrer dans les modèles des longueurs de files d'attente, des temps d'attente, etc., ça devient lourd à gérer, ça prend énormément de temps et on ne pense pas que ça amène une grande plus value, en fait, à l'étude.

585 Les données météo, c'est comme je le disais, en fait, on a utilisé les données météo de l'aéroport de Dorval pour l'année 2002. Au moment où on a fait l'étude, c'était les données les plus récentes. Évidemment, depuis ce temps-là, c'est la même chose pour l'air ambiant, les rapports d'air ambiant de 2003, de 2004, etc., sont sortis. 2005, évidemment, ce n'est pas encore sorti.

590 Mais la raison pour laquelle ça peut sembler aujourd'hui, en 2005, qu'on prenait des
vieilles données, c'est que l'étude a été faite en 2003 et complétée en 2004. Donc, au moment
où on a fait tous ces calculs-là, les données de 2003, 2004 n'existaient pas. Elles n'étaient pas
disponibles, en fait.

595 Autre intrant du modèle, évidemment...

LE PRÉSIDENT :

Permettez-moi une question. La hauteur de mélange réfère à quoi exactement?

600

M. JEAN-LUC ALLARD :

605 La hauteur de mélange, ça te donne, en fait... dans certains cas, ce n'est pas
nécessairement un facteur très important au niveau routier. Par contre, si on faisait une étude de
dispersion avec une cheminée pour une centrale thermique, évidemment si on a un plafond au
niveau de l'échange des gaz, bien, évidemment si le plafond est, je ne sais pas, moi, 50 mètres
au-dessus de la cheminée, ça va plafonner, et on voit carrément que les polluants ne se dissipent
plus en hauteur. C'est la raison d'utiliser la hauteur de mélange.

610 Autre intrant, donc, évidemment tous les détails des réseaux routiers. Donc, on a entré
absolument toutes les bretelles. On a vraiment analysé en détail, en fait, le projet à ce niveau-là.
Les récepteurs, on a fait des «grids» de récepteurs, donc un réseau détaillé de récepteurs dans
les trois zones qui étaient d'intérêt.

615 Le bruit de fond, je l'ai indiqué. En fait, on a regardé aux différentes stations de la Ville de
Montréal quelle était la situation de la qualité de l'air et on a utilisé des valeurs conservatrices.
Dans beaucoup de cas, on prend, par exemple si c'est journalier, on va prendre la pire journée
de l'année, ça va être notre bruit de fond. On l'utilise. Donc, on ne peut pas avoir pire que ça.
Donc, on est extrêmement conservateur à ce niveau-là.

620

Et les extrants, en fait, donc quels sont les résultats de la modélisation? Bien, ce sont
tous les résultats où il y a des points oranges et rouges. Donc, le CO 1 heure, 8 heures, c'est les
valeurs pour lesquelles il y a des critères applicables. Et donc, on veut comparer les résultats de
notre étude aux critères qui s'appliquent.

625

630 Donc, comment on fait l'évaluation des impacts? Je l'ai mentionné tantôt, évidemment on
regarde de façon absolue par rapport aux normes, on veut savoir si, même en modélisant avec
beaucoup de facteurs de sécurité, si on dépasse ou pas les normes. Comme on va le voir tantôt,
en fait, au niveau CO, monoxyde de carbone, oxyde d'azote, il y a un autre paramètre aussi,
oxyde d'azote – l'anhydride sulfureux n'a pas été fait comme tel – en fait pour ces

contaminants-là, on est tellement loin des normes, même en prenant des facteurs de sécurité, que quand tu arrives à moins de 50 % de la norme, tu sais que tu n'as absolument pas de problème à ce niveau-là, tout en tenant compte évidemment, comme je l'ai expliqué plus tôt, du bruit de fond.

635

En relatif, ce qui nous intéresse, c'est de regarder actuel, avec et sans projet. Ce qu'on a rajouté dans l'étude, suite à des demandes après avoir fait l'étude d'impact, c'est qu'on a ajouté à la demande, de mémoire c'était du ministère de l'Environnement, la situation en statu quo, donc sans le projet, mais en 2016, par rapport au projeté avec projet en 2016. Et on va voir tantôt les résultats.

640

Données météo, je l'ai expliqué. Pire cas donnée horaire, c'est expliqué aussi.

Voici un exemple de résultat. On a présenté en particulier les matières particulaires, tout simplement parce que c'était vraiment le pire cas. Si on regarde les données de la Ville de Montréal au niveau de son réseau d'échantillonnage de l'air ambiant, on constate que de façon assez régulière et à peu près partout sur l'île de Montréal, il y a des dépassements au niveau des matières particulaires fines. Et, dans ce sens-là, il ne faut pas se surprendre de voir des résultats comme ça.

645

650

Ce qui est intéressant, en fait, c'est de regarder l'actuel et avec projet, on voit que c'est assez semblable.

LE PRÉSIDENT :

655

Pouvez-vous nous donner l'unité, s'il vous plaît, l'unité de mesure?

M. JEAN-LUC ALLARD :

660

Dans ce cas-là, pour les matières particulaires, c'est le microgramme par mètre cube.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

665

M. JEAN-LUC ALLARD :

Et la norme, au niveau des matières particulaires, c'est de 30. C'est un peu plus complexe que ça, en fait. Ce qui est le standard pancanadien, c'est le 98ième percentile pendant une moyenne de trois années et tout. Je vous fais grâce de ce détail-là, ça ne donne pas de grande, grande différence. Si on avait utilisé des 98ième percentile, on aurait eu peut-être 1 %, 2 %, 3 % plus faible que ce que je présente actuellement. Ça ne donne pas un gros écart et ça complique beaucoup l'analyse. Donc, c'est plus simple de le présenter comme ça.

670

675 Donc, si on regarde le statu quo par rapport au projet, statu quo, donc, c'est 2016 sans le projet. Avec projet, c'est 2016 évidemment avec le projet. Le projet est en rouge. Et on voit que c'est à peu près la même chose partout. Donc, il n'y a pas de différence notable. Et c'est pour ça que notre conclusion, même dans les pires cas, la différence est sensiblement la même, on baisse de quelques pour cent ou on monte de quelques pour cent.

680 Et pour nous, ce n'est pas difficile à expliquer. En fait, on n'est pas en train d'amener un nouvel échangeur avec de nouvelles artères, etc. Dans certains cas, on a certaines nouvelles bretelles, on va voir très rapidement l'influence que ça a. Mais comme ce n'est pas un nouveau projet, c'est juste une modernisation, ce sont des résultats qui ne nous ont pas surpris là.

685 Donc, étude de qualité de l'air, quel est le volet au niveau programme de surveillance et de suivi? Il y a plusieurs points. Mesure de la qualité de l'air, évidemment il faut le faire pendant la phase de la construction, c'est évident. Le problème le plus commun, en fait, ce sont les particules, mais avec de la machinerie de construction, il peut aussi avoir des oxydes d'azote qui peuvent être significatifs, etc.

690 Donc, on a déjà prévu – et c'est un standard, ce n'est pas prévu pour ce projet-là, c'est vraiment un standard du ministère des Transports – que de faire un suivi serré. C'est probablement l'endroit au Canada et peut-être même en Amérique du Nord où le suivi est le plus serré par rapport au bruit et à la qualité de l'air au niveau des chantiers de construction.

695 Et ce qui se fait, en fait, c'est des mesures en continu, par exemple, des particules aux résidences les plus critiques et, dès qu'on voit qu'on a des dépassements de seuil qui ont été établis comme acceptables, à ce moment-là on peut réagir, on peut dire à l'entrepreneur: «Bien, tu as un problème de particules, soit que tu n'as pas arrosé assez ou modifie la façon ou les méthodes utilisées au niveau de la construction.» Donc, il y a un suivi continu qui se fait sur les chantiers de construction au Québec.

700 Et ce qui se fait, en fait, c'est des mesures en continu, par exemple, des particules aux résidences les plus critiques et, dès qu'on voit qu'on a des dépassements de seuil qui ont été établis comme acceptables, à ce moment-là on peut réagir, on peut dire à l'entrepreneur: «Bien, tu as un problème de particules, soit que tu n'as pas arrosé assez ou modifie la façon ou les méthodes utilisées au niveau de la construction.» Donc, il y a un suivi continu qui se fait sur les chantiers de construction au Québec.

705 Et en phase d'exploitation, c'est la même chose. C'est qu'une fois que la mise en service est faite, il y a des mesures qui sont faites pour valider, en fait, que ce qui avait été prévu, c'est bien ce qu'on retrouve en pratique.

710 Donc, évidemment si on regarde en détail tous les résultats pour les différents contaminants, les différents paramètres et les différentes durées applicables au niveau des critères, on constate qu'il y a à peu près pas d'impact, à part les matières particulaires, où ce n'est pas un impact du projet, mais on voit que la situation est préoccupante, c'est le moins qu'on puisse dire, puisqu'on est près des normes. Et on dépasse régulièrement les normes, pas nécessairement dans Dorval, mais partout sur le territoire de la Ville de Montréal. Et dans ce sens-là, on a indiqué dans notre étude que comme c'était un problème régional, la même chose pour l'ozone, évidemment il y avait des programmes ou des solutions potentielles pour contribuer à améliorer la situation.

715

Quelques exemples. En fait, les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules qui n'existent pas au Québec.

720 Je ne l'ai pas là-dedans, mais un autre point qui est extrêmement important, c'est la mise au rancart des véhicules qui sont non conformes, qui donnent – on a fait des études à ce sujet-là – qui donnent des résultats beaucoup, beaucoup plus intéressants. Donc, pour le même argent investi, on donne des résultats dramatiquement supérieurs au niveau qualité de l'air en éliminant les véhicules qui sont non conformes.

725 Évidemment, nettoyage des voies de circulation. Dans le cas où on constate qu'au niveau matières particulaires, on aurait des concentrations plus élevées, il peut avoir des programmes de lavage de routes pour éviter que les poussières accumulées restent là et puissent être réentraînées par les véhicules.

730 Puis évidemment, pour des flottes de véhicules, en fait, il ne faut pas éliminer la possibilité de combustible alternatif.

735 Je ne sais pas s'il y a des questions, ça va me faire plaisir d'y répondre. Sinon, je peux passer à la présentation en acoustique, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

740 Mais là, vous me donnez le goût de poser la question. Alors, monsieur Gilbert, c'est pour quand le programme d'inspection des véhicules pour le Québec? Je n'allais pas le poser, mais la possibilité m'a été offerte.

M. HENRI GILBERT :

745 Je ne peux pas vous dire, monsieur le président.

M. MARC BLANCHET :

750 Peut-être pendant qu'on parle de qualité de l'air, c'est peut-être le bon moment de mentionner que la Ville de Montréal est responsable de la gestion du réseau de collecte d'informations sur la qualité de l'air à Montréal.

755 Et, avec justesse, le requérant a mentionné que les données 2004 n'étaient pas disponibles au moment de l'étude. Elles sont maintenant disponibles, j'ai une copie avec moi du rapport des données 2004. Si la commission est intéressée, je pourrais dans les prochains jours déposer une douzaine de copies.

LE PRÉSIDENT :

760 Tout à fait, oui.

M. MARC BLANCHET :

765 Et on m'a dit aussi que d'ici quelques jours, les données sur la qualité de l'eau de 2004 seraient aussi disponibles. Donc, je pourrais peut-être vous faire parvenir en même temps si je réussis à rendre disponibles les données.

LE PRÉSIDENT :

770 Également, ce serait apprécié.

M. MARC BLANCHET :

775 Parfait. Au niveau réglementaire, donc, on parle du règlement numéro 90 de l'ancienne CUM, qui est maintenant le règlement de la CMM, et c'est la Ville de Montréal qui fait appliquer le règlement et qui va exiger de l'entrepreneur une série de mesures appropriées en fonction des conditions et l'étude d'impact, etc.

780 Donc, il serait possible, par exemple, qu'on exige l'ajout d'une station spécifique à ce projet-là si on juge que la station Dorval, par exemple, n'est pas appropriée. Donc, il y a toute une série de mesures et d'exigences qu'on pourra mettre suite à la demande de permis du constructeur.

785 J'ai avec moi ce soir dans la salle la spécialiste du Service de l'environnement, de la direction de l'environnement chez nous. Si jamais la commission a des questions plus techniques sur la réglementation, l'application, elle est disponible pour répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

790 Avant de passer la parole à monsieur Mailhot, j'aimerais savoir si la Ville a l'intention... c'est quoi le plan de suivi en phase de construction. Est-ce que la Ville a son propre plan de surveillance des travaux pour s'assurer que les normes en matière de qualité de l'air sont respectées?

795 **M. MARC BLANCHET :**

À ce que je sache, chaque plan est fait suite à la demande de permis de l'entrepreneur. Nos spécialistes se penchent sur la question. Et j'ai regardé, souvent dans les anciens dossiers, à partir d'une journée, deux journées, trois journées, on réussit à mettre en place les exigences.

800

Je ne sais pas si je suis exact ou si vous voulez rajouter quelque chose? Ça va? Parfait.

LE PRÉSIDENT :

805

Donc, à partir du moment où on fait une demande des permis pour débiter les travaux, il y a un plan de surveillance qui s'enclenche automatiquement.

M. MARC BLANCHET :

810

Exactement. Et nous, on fait l'inspection après ça que les exigences sont bien respectées.

LE PRÉSIDENT :

815

D'accord. Monsieur Mailhot, allez-y.

M. MICHEL MAILHOT :

820

Oui, monsieur le président, c'est tout simplement pour confirmer ce que l'intervenant précédent vient de dire.

825

C'est que dans la Communauté métropolitaine de Montréal, c'est un cas particulier au Québec, c'est qu'il y a effectivement une délégation de responsabilité. Et ça ne date pas d'aujourd'hui. J'ai en main le décret du 22 décembre 1980 qui, à ce moment-là, évidemment concernait le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

830

Donc, c'est par décret du gouvernement que maintenant la Communauté métropolitaine de Montréal a la responsabilité ou la délégation effectivement en ce qui concerne, entre autres, la réglementation. Et c'est pour ça que comme monsieur mentionnait, c'est que c'est eux qui appliquent la réglementation et font une réglementation.

LE PRÉSIDENT :

835

Merci, monsieur Mailhot.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

840

Dans le secteur sud-ouest de la zone d'étude, la concentration de particules fines est déjà très élevée. Il semble qu'il y a une école dans ce secteur. Pendant la phase de construction, est-ce qu'une attention particulière sera portée à la qualité de l'air près de l'école?

M. JEAN-LUC ALLARD :

845 Normalement, quand on installe les systèmes de surveillance environnementale, on détermine les endroits les plus critiques. Donc, c'est évident que par rapport à la proximité des travaux, si l'école était considérée comme le point le plus critique, c'est là où la station serait installée.

850 Je parle de station, j'ai une nuance importante à faire. Jusqu'à cette année, en fait, ce qu'on faisait, c'était des méthodes traditionnelles. On arrivait avec des équipements, on les installait, on les surveillait toute la journée. On prenait les résultats, on envoyait au laboratoire. Ce qu'on n'aimait pas de ça, c'était les délais d'analyse. Donc, si tu reçois le résultat une semaine après, ce n'est pas très facile de dire à l'entrepreneur: «La semaine dernière, tu as dépassé.»

855 Ce qui s'est fait à partir de cette année et c'est probablement une première canadienne, sinon plus, c'est qu'on a des systèmes de surveillance en continu qui sont autonomes, immobiles. Donc, on détermine où est l'endroit le plus critique. Dans le poteau de téléphone le plus rapproché, on installe le système qui fonctionne avec l'énergie solaire. Toute l'information est 860 communiquée en direct à l'aide d'une ligne modem cellulaire. Et donc, on est capable à distance d'entendre le bruit ou de mesurer les poussières et donc de surveiller à distance. Et donc, le délai d'intervention est grandement rapetissé à cause de ça.

865 Donc, c'est pratiquement en continu qu'on reçoit l'information au poste fixe, en fait, d'analyse. On peut avoir un grand nombre de systèmes comme ça qui surveillent et, dès qu'il y a un dépassement, on est capables d'envoyer des gens qui interviennent rapidement, en quelques heures, alors qu'avant il fallait avoir des gens à plein temps sur place qui surveillaient, évidemment avec des coûts importants et un temps de réaction qui était différent, en fait.

870 En surveillant, sans être là, pour moi, c'est un grand avantage au niveau de l'environnement par rapport au travail des entrepreneurs.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

875 Dans la zone d'étude, combien d'habitations sont et seraient dans des zones qui dépassent les normes de particules en ce moment?

M. JEAN-LUC ALLARD :

880 C'est délicat. Donc, il faut regarder deux choses, en fait, il y a la contribution du projet ou des routes.

Évidemment quant aux résidences les plus rapprochées, l'influence de la route est là,

885 mais aussitôt que tu t'éloignes un peu, en fait tu tombes dans le bruit de fond. Et quand il y a des dépassements au niveau de l'île de Montréal, et il y en a à peu près partout sur l'île, c'est à peu près toute la population qui subit un dépassement.

890 Donc, le fait d'être plus rapproché de la route peut avoir une incidence un peu plus élevée au niveau des dépassements, mais essentiellement c'est des choses qui sont ponctuelles. Et je pense que c'est... surtout les $PM_{2.5}$, qui sont les particules fines, c'est beaucoup plus diffus comme problématique que de dire des oxydes d'azote, où des fois tu suis un véhicule et tu peux sentir les oxydes d'azote du véhicule; tu te tasses de 10 mètres, tu ne sens plus rien. Évidemment, ça ne veut pas dire que parce que tu ne le sens pas, ce n'est pas là, c'est que ça a diminué rapidement de concentration. Les particules fines, pour moi, sont beaucoup plus
895 homogènes par rapport aux concentrations et affectent plus de gens automatiquement.

900 Donc, on n'a pas essayé de comptabiliser le nombre de personnes qui pouvaient être plus ou moins affectées. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a regardé aux résidences les plus rapprochées ou aux résidences typiques dans les zones sensibles pour voir: est-ce que le projet amenait une augmentation. Et notre conclusion, c'est avec, sans projet, ça ne change à peu près rien.

905 Il faut garder à l'esprit que le 14 %, qu'on fasse ou pas le projet, va rester là. C'est pour ça que nos courbes sont si proches avec ou sans le projet, statu quo 2016 ou avec projet 2016. Par contre, le projet amène une meilleure fluidité, et d'avoir des véhicules qui sont stationnés en fait le long d'un corridor routier, évidemment côté pollution, ça ne peut pas être pire là.

LE PRÉSIDENT :

910 D'accord. On y va avec la présentation sur le bruit.

M. JEAN-LUC ALLARD :

915 Comme je le mentionnais, au niveau qualité de l'air, c'est beaucoup plus arithmétique. On double le débit, bien, on va doubler évidemment les polluants émis, etc. En acoustique, c'est passablement différent. Et je vais donner quelques exemples pour aider l'ensemble des intervenants à mieux visualiser ou à mieux figurer la perception du bruit par rapport à des chiffres.

920 Le premier qui est extrêmement important, c'est: on additionne 50 et 50, en dB, donc en décibels, qui est une échelle logarithmique, ça ne fait pas 100, ça fait 53. Et on vient de doubler la puissance, mais on a juste ajouté 3 dB ou dBA, dBA étant la perception de l'oreille humaine par rapport aux décibels et, donc, c'est significatif. Si on ajoute 50 à 60, ça donne 60 point quelques dixièmes.

925 Donc, l'exemple qui est intéressant, si on a un camion qui génère 65 dBA à 15, 20 mètres et qu'on a une voiture qui en génère 50, la vraie vie, c'est qu'on va entendre le camion mais on n'entendra pas la voiture. C'est vraiment l'effet des décibels. C'est un point qui est extrêmement important.

930 Maintenant, si 3 décibels, c'est doubler la puissance, théoriquement, au niveau calcul, qu'est-ce que ça veut dire pour l'humain? En fait, c'est que si on a 3 dBA de différence, donc 60 ou 63, à l'oreille humaine, on va avoir à peine la possibilité d'entendre la différence.

935 Le meilleur exemple, vous mettez deux haut-parleurs d'un système de son en mode mono et vous les mettez un à côté de l'autre. Débranchez-en un, vous faites à l'aveugle le texte et c'est à peine si les gens peuvent voir la différence. Et là, les gens savent que tu vas débrancher un haut-parleur, etc.

940 Donc, 3 dB, c'est difficile à percevoir, c'est le seuil de perception pour l'humain en décibels. 5 dBA est le seuil que ça devient plus facilement perceptible. Et 10 dBA, tu as l'impression que c'est deux fois plus fort. Donc, c'est des valeurs charnières, en fait, qui aident vraiment à visualiser. Donc, quand on parle d'une augmentation de 1 dBA, personne peut constater une différence comme ça.

945 Donc, au niveau des débits de circulation, si on a une voiture, ça prend 10 fois plus de voitures pour avoir 60 dBA. Et si on a deux fois plus de voitures, tout ce qu'on ajoute, c'est 3 dBA.

950 Les sources principales dans notre zone d'étude: évidemment la circulation routière, je n'ai pas besoin de le dire à personne, l'aéroport non plus. Ce sont les deux sources qui sont dominantes dans la zone d'étude, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres sources, comme les routes secondaires s'il y a des voitures qui passent, etc., mais le bruit de fond, le bruit dominant dans la zone d'étude, c'est l'aéroport évidemment et la circulation routière.

955 Donc, le bruit routier, quand on veut faire l'évaluation comme en qualité de l'air, le premier item, en fait, c'est le débit de circulation. La vitesse de véhicule – on va l'expliquer un peu plus loin pour visualiser mieux – a également une grande influence. Le pourcentage de camions évidemment a une grande influence, parce qu'un camion remplace beaucoup de voitures.

960 Et les autres paramètres, en fait, c'est tout ce qui est topographie, type de revêtement, les surfaces adjacentes à la route. Évidemment si on est en gazon par rapport en béton, le bruit ne se propagera pas de la même façon. Et s'il y a des effets d'écran avec des immeubles ou pas, des choses comme ça, ou des parapets, ce sont tous des éléments qu'on tient compte dans les simulations pour évaluer s'il y a un impact et comment le bruit se propage entre la source et les
965 récepteurs.

Donc, le débit de circulation. Si on double le débit de circulation, je l'ai mentionné tantôt, on ajoute seulement 3 dB à la valeur actuelle et on a 10 fois plus de débit, en fait, pour passer de 50 à 60.

970

La vitesse, c'est un point important. Donc, d'augmenter de 10 km/heure, on augmente d'un peu plus que 1 dB. On donne l'exemple, ici, de voitures à 50 km/heure, et pour doubler le bruit, la perception, c'est les mêmes véhicules, mais ils roulent à 105 km/heure. Donc, on voit que la vitesse a une grande influence, en fait, plus que le débit. Puis un camion, bien, on le voyait tantôt, ça remplace 20 voitures, pour avoir une même perception au niveau humain.

975

Un dernier point. Après ça, je pense qu'on tombe vraiment dans la modélisation. C'est l'effet de la distance sur l'atténuation du bruit. On met de 3 à 6 dBA. Il y a beaucoup de gens qui disent tout le temps 6 dBA. 6 dBA, c'est valable pour une source ponctuelle. Donc, on a une voiture qui passe. Elle, évidemment, en doublant la distance, on va baisser de deux fois, de 6 dB l'atténuation en doublant la distance.

980

Pourquoi, pour une route, ce n'est pas vrai? C'est que quand une source est linéaire, donc tu as des véhicules qui sont continus, c'est la même chose pour une voie ferrée, à ce moment-là vu que c'est une source linéaire, la diminution du bruit avec la distance ne se fait pas de la même façon et le résultat est de l'ordre de 3 décibels.

985

Donc, la vraie vie, c'est que suivant les débits, suivant toutes sortes d'éléments, on va avoir des atténuations qui peuvent être de 3 à 6 dBA en champ libre. Si on a des effets d'écran et tout ça, évidemment ça peut augmenter rapidement.

990

Maintenant, la politique sur le bruit routier. Donc, comment on fait l'évaluation de l'impact sonore pour un projet routier? Le paramètre qui est utilisé, c'est Leq 24 heures. Donc, Leq, c'est la moyenne énergétique sur une base de 24 heures. La grande utilité de ce paramètre-là, c'est qu'avec un seul chiffre, on est capable d'évaluer l'acceptabilité d'un projet.

995

Évidemment, on pourrait prendre plusieurs paramètres, différents chiffres, c'est qu'on complique tout, et on pense qu'avec ce paramètre-là et le critère qui est utilisé par le ministère des Transports, qu'on est capables de bien protéger la population.

1000

Un peu comme en qualité de l'air, on avait l'impact relatif et l'impact absolu. De façon similaire, en fait, ce qu'on a, c'est que pour le climat sonore actuel, on a le niveau de gêne. Donc, on établit si les gens sont dans une situation actuelle acceptable ou moins acceptable. Donc, les critères utilisés, c'est qu'à moins de 55 dBA, on considère qu'à peu près pas de personnes vont être gênées par le bruit. De 55 à 60, il va en avoir plus évidemment, donc l'impact ou le niveau de gêne va être faible jusqu'à moyen. Évidemment, 65 dBA, Leq 24 heures et plus, on considère que c'est fort, donc les gens vont être dérangés.

1005

1010 Le niveau d'intervention du ministère est de 65 dBA. Donc, on considère qu'à 65 et plus
ou si on a des impacts moyens ou forts, donc l'impact significatif, à cause de l'effet subjectif, le 0,
1, 2, 3 dB qu'on perçoit peu à l'oreille, on juge qu'à ce moment-là, moins de 2 dB, les impacts
ne sont pas significatifs parce que la perception à l'oreille va être à peu près négligeable. Par
contre, quand on va être capable de distinguer l'augmentation et tout à des seuils de 65 dBA et
1015 plus, évidemment, là le ministère intervient pour réduire le bruit parce qu'on juge que ce n'est pas
acceptable.

Tout ça a été traduit dans une grille. La grille, ce qu'elle nous dit, c'est que lorsque le
niveau... en ordonnée, on a le niveau actuel, à l'horizontal, on a un niveau projeté, et qu'est-ce
qu'on veut savoir, en fait, c'est qu'entre l'actuel et le projeté, de combien on augmente.

1020 Évidemment, quand on part d'un niveau très faible actuel, 45 dBA, et qu'on pense qu'à
55, les gens ne sont toujours pas dérangés, bien, entre 45 et 55, on juge que c'est acceptable et
on permet des augmentations jusqu'à un seuil qui commence à être dérangeant. Si on fait le
critère de 65 dBA et qu'on va voir, à ce moment-là c'est l'inverse. Dès qu'on augmente de 1 dB,
1025 on considère que ça devient plus acceptable, et à 2, on intervient. C'est la façon que la grille est
établie, oui.

Maintenant, notre zone d'étude. On a trois secteurs qui nous ont particulièrement
intéressés:
1030 le secteur nord, où il y a à peu près une vingtaine de résidences. Évidemment, on observe qu'il y
a le Best Western, le Hilton qu'on a étudiés de façon particulière tout simplement parce qu'il y a
beaucoup de gens qui sont là. Donc, on voulait savoir exactement au Hilton, exactement au Best
Western la situation. Et les secteurs plus au sud, le sud-est et le sud-ouest.

1035 Donc, pour chacun de ces trois secteurs-là et pour les hôtels en particulier, on a regardé,
en fait, les isoplèthes qui sont des courbes de niveau constant. Donc, si on a une courbe à 60
dBA, c'est la courbe pour laquelle partout les gens sur cette ligne-là vont être à 60 dBA, Leq 24
heures.

1040 Un point qui est extrêmement important, en fait, comment on a fait les mesures compte
tenu que c'est assez complexe. On n'est pas dans une situation typique des études d'impact
routier. On avait des avions, on avait des trains, on avait des voitures, des camions. Et
normalement, tu as beaucoup plus une route et à peu près rien d'autre.

1045 Donc, la façon qu'on a évalué la situation actuelle pour établir la gêne actuelle chez les
résidents, c'est qu'on a mesuré simultanément à tous nos récepteurs qui nous intéressaient, donc
les plus critiques dans nos trois zones d'étude, avec deux sonomètres simultanés, on mesurait le
bruit total et le bruit sans les avions.

1050 Pourquoi on a fait ça? Parce qu'on voulait démontrer qu'on n'étudiait pas un cas qui

1055 n'était pas représentatif. Et ce qu'on a fait, en fait, c'est en enlevant les avions et en constatant la ligne noire... quand on a les avions, c'est la ligne du haut. On voit que, évidemment à cause des avions, on a des pointes de bruit et on a plus de bruit globalement. Donc, ce n'est pas seulement l'avion, c'est l'avion et toutes les autres sources. Mais à toutes les fois qu'il y avait un avion qui passait, on mettait l'appareil en pause et on ne mesurait pas. On mesurait sans les avions, en fait.

1060 Et qu'est-ce qu'on obtenait, c'est quelque chose de beaucoup plus modéré parce qu'on enlevait évidemment les points de bruit. Et à ce moment-là, notre critère, ça nous permettait de regarder la route avant et la route après. Et pour nous, si la route avant et la route après, c'est assez semblable et que ce n'est pas une problématique importante, le fait qu'on ait enlevé les avions fait juste en sorte qu'on protège davantage la population.

1065 Je m'explique. Si on allume la radio passablement fort et qu'on a une autre source qui est considérée comme secondaire, qui varie un peu ou qui diminue ou qui augmente, évidemment, comme la source plus forte, elle est là, en fait on entend très peu les variations d'une source secondaire. C'est pour ça qu'on a enlevé la source forte.

1070 On a enlevé les avions et on a regardé que les bruits routiers, puis on a dit: sans les avions, avec et sans le bruit routier, est-ce qu'on a un impact qui est significatif? Pour nous, ce que ça veut dire, c'est que si l'impact sans les avions est acceptable, si on rajoutait les avions, ce serait encore mieux. Donc, on entendrait encore moins la variation du bruit routier. Donc, on fait encore là ce qu'on considère qui est une évaluation ou une méthodologie qui est plus conservatrice, qui protège mieux la population.

1075 Donc, qu'est-ce que ça donne quand on enlève les avions et qu'on regarde actuel par rapport au projet? Donc, encore là, actuel, c'est 2004. Avec projet, c'est évidemment avec toutes les modifications de l'échangeur Dorval, mais en 2016, donc avec plus 14 % de débit de circulation. Bien, on observe qu'évidemment, avec projet, dans certains cas s'éloigne de la route. Donc si la ligne de 65, qui est notre critère, s'éloigne de la route, c'est parce qu'il y a plus de bruit.

1085 Par contre, s'il y a un petit peu moins de bruit, c'est probablement parce qu'il y a des axes routiers qui ont été modifiés. Donc, dans ce cas en particulier, c'est qu'au lieu que les voitures passent ici, on voit qu'on les envoie dans une bretelle, on les éloigne. Et quand on va regarder la situation au nord, c'est encore plus évident. À cause des bretelles directes de l'autoroute 20 vers Dorval, on voit qu'on a une augmentation du bruit, qui n'est pas significative parce qu'on est en deçà des seuils, mais qui est au niveau absolu, qui est une augmentation qui paraît.

1090 Si on regarde, comme on l'a fait pour la qualité de l'air, statu quo, donc sans le projet en 2016 et avec projet en 2016, on voit à ce moment-là qu'avec le projet, à peu près dans tous

1095 les cas, en fait, on est dans une situation plus acceptable et c'est pour ça qu'on a conclu que, pour nous, en fait, le projet était acceptable. En fait, c'est un échangeur modernisé qui n'amène pas comme telle, aux résidences même les plus critiques, une augmentation significative. C'est soit une légère baisse, une légère hausse, mais en fait pas de différence significative.

1100 La même chose au niveau du sud-est, on voit que les courbes actuelles, donc 2004 par rapport à projeté 2016, sont extrêmement semblables. Évidemment, ici, on a de petits écarts, mais on est en train de regarder la courbe 55 qui est acceptable, de toute façon. Et si on regarde le statu quo ou avec projet, c'est la même chose. Donc, les 55, c'est les niveaux qui sont acceptables. Évidemment, dans le projeté, le bruit est réduit puisque la courbe est plus rapprochée des routes.

1105 Ici, c'est l'exemple où on voit le mieux l'effet de la route. En fait, on voit ici les nouvelles bretelles qui sont ajoutées, ce qui fait en sorte évidemment que notre 55, 60 dBA sont éloignés de la route. Évidemment, à cause de cette bretelle-là, le 60 part d'ici et s'en va là, même chose pour le 50 qui s'en va là. Encore une fois, quand on regarde aux résidences les plus rapprochées, qui sont ici et là, on est à des niveaux de 55 dBA, qui est le critère pour lequel on juge que c'est acceptable.

1110 Il faut réaliser une chose. Ça, c'est la contribution de l'échangeur. Évidemment, on a des sources locales. Donc, les voitures qui circulent localement et tout ça, ce n'est pas simulé. Et ça, normalement, ce n'est pas des niveaux qui sont jugés excessifs non plus. Même chose, si on prend statu quo et avec projet, on observe encore là des niveaux qui sont tout à fait acceptables.

1115 Donc, programme de surveillance et de suivi acoustique. La surveillance au niveau de la phase de construction, qu'est-ce que ça inclut? Ça aussi, c'est standard dans les devis du ministère des Transports. On commence par inclure dans le devis sur le bruit, en fait, des critères qui vont être obligatoires pour l'entrepreneur. L'entrepreneur va donc avoir un contrat dans lequel tout l'aspect suivi acoustique est en régie.

1120 Qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire que si on donnait un forfait à un entrepreneur et qu'on lui disait: «Tu fais tout, incluant le bruit», évidemment, tout ce qu'il peut couper, il va le couper pour faire plus d'argent. Le ministère, dans son devis, de la façon qu'il fonctionne, c'est qu'il a un contrat de construction général et tout l'aspect acoustique est en régie. Donc, on va payer les écrans, on va payer toutes les mesures acoustiques qui sont requises en ajout de son mandat.

1130 Donc, les gens n'ont pas intérêt à avoir des plaintes, avoir les surveillants sur le dos, etc. Ils font ce qu'ils ont à faire et ils font même un peu d'argent avec ça. Donc, à ce moment-là, ça évite que les gens ne suivent pas les directives qui vont avoir été données au niveau du contrat.

1135 Une fois que le contracteur a son projet, il doit engager un spécialiste en acoustique qui va faire un programme général, donc qui va lui établir quand est-ce qu'il peut travailler, de jour, de soir, de nuit, donc à quel moment il peut faire telle étape. L'entrepreneur doit fournir au consultant, en fait, les différents équipements, les différentes phases de construction.

1140 Son consultant évalue les niveaux de bruit, vérifie les critères en mesurant le bruit dans la zone d'étude avant les travaux, pendant et après les travaux. Et à ce moment-là, il est capable de bâtir un programme en disant: «Bon, bien, pour telle activité, on la fait que de jour, de soir, ça dérangerait trop de nuit. Telle autre activité, il faut mettre des coffrets acoustiques. D'autres, il faut mettre des murs antibruit amovibles, etc.» Donc, tout ça entre dans l'analyse du programme détaillé.

1145 Mesures continues, c'est la même chose que j'expliquais au niveau de la qualité de l'air, donc c'est commencé. Depuis l'année dernière, le ministère a, je ne connais pas le nombre exact, mais de nombreuses stations autonomes qui sont installées aux résidences les plus critiques et qui suivent en continu, 24 heures par jour, 7 sept jours par semaine, les situations de bruit pendant les chantiers de construction. Et ça permet d'établir si on dépasse les critères; et
1150 quand on dépasse, évidemment il y a intervention. En plus de ça, évidemment, il y a de la surveillance de chantier au niveau de l'acoustique et de la qualité de l'air.

Donc, ça, c'est toute la phase de construction, comment la situation est contrôlée au niveau environnemental.

1155 Le suivi acoustique est après la mise en service de la route. Donc, qu'est-ce qu'on fait, on fait des mesures, suite à la mise en service, pour vérifier que ce qu'on avait prédit est bien ce qui se réalise. Donc, on valide l'étude d'impact et, au besoin, bien, il pourrait encore y avoir des correctifs. Normalement, ça fonctionne bien; ce qu'on prédit, c'est ce qu'on obtient.

1160 Je pense que c'est tout. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1165 Merci. Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1170 Merci beaucoup. J'ai quelques questions. D'abord, comment est-ce que les normes sur le bruit utilisées par le ministère des Transports du Québec se comparent-elles aux normes utilisées ailleurs au Canada, en Europe?

M. JEAN-LUC ALLARD :

1175 D'accord. Le 55 dBA, de façon surprenante... Il y a un comité actuellement d'ailleurs pancanadien, duquel je fais partie, qui est en train de réviser toutes les normes autant au niveau construction qu'au niveau exploitation, donc en mode d'opération normale pour les routes.

1180 Donc, au niveau construction, il faut être pratique, c'est le Québec qui est pris comme modèle, parce qu'à peu près toutes les autres provinces ne font à peu près rien au niveau suivi environnemental de construction.

1185 Au niveau exploitation, c'est assez semblable aussi. Le critère 55 dBA est assez bien reconnu. Certains distinguent le jour de la nuit; on l'a évalué aussi. De nuit, dans nos zones d'étude, on est environ 5 dBA moins que le jour. Et c'est assez typique, ce qu'on rencontre au niveau international qui est recommandé, c'est qu'entre le jour et la nuit, il devrait avoir un écart de 5 à 10 dBA pour garder la même acceptabilité le jour par rapport à la nuit.

1190 Pourquoi le ministère a choisi un Leq 24 heures, 55 dBA? C'est que c'est une moyenne énergétique qui est représentative. D'ailleurs, quand ce chiffre-là a été utilisé au début des années 80, c'était le chiffre qui était utilisé pour les études équivalentes aux États-Unis par l'EPA américain. Donc, ce chiffre-là, tant qu'à moi, est facile à utiliser et correspond bien.

1195 Il faut être pratique, le bruit routier... si on avait des sources spécifiques comme une industrie, on ne pourrait pas bêtement prendre l'équivalent sur des grandes moyennes comme ça. Par contre, qu'est-ce qui se passe dans l'habitation typique, les gens dorment pour la plupart la nuit, se réveillent le matin, ils sont actifs pendant les déjeuners et tout, ce n'est pas là où les gens se plaignent le plus du bruit.

1200 Dans la journée, le bruit baisse un peu. On a une autre pointe au souper d'activités. Pendant qu'on est en train de cuisiner, en fait, c'est rare qu'on se plaint du bruit extérieur. Évidemment, si on était dehors, ce serait autre chose. Et la nuit, on atteint le minimum de bruit.

1205 Donc, ce qu'on fait quand on utilise un Leq 24 heures, c'est qu'on intègre l'ensemble de cette information-là. Et comme l'activité routière suit les pointes d'activités humaines du jour, du soir et de la nuit, sauf exception... évidemment, on m'arrive toujours avec l'exemple: «Je travaille de nuit, je dors de jour.» C'est un cas particulier, ces gens-là évidemment vont s'assurer qu'ils ont un appartement qui est bien insonorisé et c'est évident qu'ils ne voudront pas dormir tout l'été les fenêtres ouvertes, ils vont avoir un système climatisé, etc. Donc, les gens s'adaptent
1210 évidemment au besoin. Mais pour la grande majorité de la population, ce paramètre-là suit bien.

Le seul autre paramètre qu'on pourrait regarder, évidemment il y en a un peu partout dans le monde, ce qui est de plus en plus étudié, c'est l'Organisation mondiale de la santé, qui est utilisé par l'Organisation mondiale de la santé, ce sont des niveaux assez semblables.

1215 Donc, de jour, c'est 55-50 dBA utilisé comparativement à notre chiffre. Et ce qu'ils recommandent de nuit, c'est de baisser de 5 à 10 dBA cette valeur-là. Donc, ça pourrait à la limite être applicable à ce qu'on fait ou être un peu plus sévère.

1220 Par contre, il faut rappeler un point qui est extrêmement important. L'Organisation mondiale de la santé, c'est un organisme qui établit l'état de l'art de la situation en qualité de l'air, en acoustique et tout. Donc, ils vont au-devant des choses. Ils veulent faire avancer, progresser et donc, ils ont des critères qui sont généralement plus sévères que ce qu'on retrouve un peu partout dans les juridictions dans les grandes villes de ce monde.

1225 Pourquoi? Parce que l'OMS le dit très clairement en préambule dans son étude, ce sont des valeurs qui sont techniques et desquelles on n'a pas fait l'intégration politique, économique et sociale. En pratique, si on voulait utiliser ces valeurs-là et les appliquer partout, on couperait l'activité d'à peu près tout ce qui bouge dans la ville. Donc, il faut faire attention. Ce sont des valeurs guides, des valeurs sur lesquelles on voudrait tendre, un peu comme les standards pancanadiens.

1230 Les standards pancanadiens, au niveau ozone et matières particulaires fines, on vise ça pour dans X années. Évidemment, 2010 arrive vite, donc ce n'est plus juste maintenant 5 ans, mais ça a été établi en 2000 et on se donnait 10 ans pour les atteindre. La vraie vie, c'est qu'aujourd'hui, on ne les atteint pas, on les dépasse très fréquemment mais on espère mettre en place des solutions pour améliorer la situation. C'est dans ce but-là que l'OMS va plus loin et essaie toujours de garder l'état de l'art dans les domaines environnementaux.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1240 Monsieur King n'est pas présent, du ministère de la Santé et des Services sociaux?

LE PRÉSIDENT :

1245 Non.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1250 Vous avez mentionné les bruits dominants dans la zone d'étude, nous avez mentionné le bruit routier et le bruit aérien; vous n'avez pas mentionné le bruit ferroviaire.

M. JEAN-LUC ALLARD :

1255 Oui. Ferroviaire, attendez, j'ai une figure qui peut m'aider à expliquer ça. Je vous reviens.

M. MICHEL MAILHOT :

Monsieur le président, entre-temps, peut-être je pourrais faire un commentaire.

1260

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

1265

M. MICHEL MAILHOT :

Effectivement, comme monsieur Allard l'a mentionné, il y a différents critères qui existent. On pourrait peut-être mentionner qu'effectivement, la politique du ministère des Transports est bien la politique du ministère des Transports; au ministère de l'Environnement, on n'a pas tout à fait la même approche.

1270

Même si, il faut le dire, le ministère des Transports a quand même fait quelque chose de bien en faisant cette politique-là qui s'applique à l'ensemble du Québec, en ce qui nous concerne, nous, au ministère de l'Environnement, lorsqu'il est question d'évaluation environnementale, on n'est pas tout à fait comme l'OMS, on est entre les deux.

1275

C'est que, effectivement, le critère de Leq 24 heures, c'est un critère parmi d'autres, qui n'est peut-être pas le seul à prendre en considération. Et un peu comme monsieur Allard l'a mentionné, avec le développement durable, on regarde l'aspect économique, social et environnemental, donc on essaie de regarder dans notre approche d'analyse qu'est-ce qu'il est possible de faire.

1280

Donc, par rapport à la politique du ministère des Transports, par exemple dans sa grille qu'il mentionnait tantôt, lorsqu'on passe de 45 décibels à 55 décibels, c'est quand même 10 décibels. Donc, 10 décibels, on peut mentionner que c'était... peut-être que les gens commencent à penser que c'est 2 fois plus fort, mais, en pratique, c'est 10 fois plus fort.

1285

Et pour nous, au ministère de l'Environnement, bien, c'est un écart qui est trop important pour dire que c'est faible. Malgré que dans le cas qui nous préoccupe, cette situation-là n'arrive pas. Mais il faut quand même faire le bémol à l'effet qu'au ministère de l'Environnement, on n'a pas tout à fait les mêmes façons de faire que le ministère.

1290

LE PRÉSIDENT :

Ou la même appréciation ou la qualification de ces différences.

1295

M. MICHEL MAILHOT :

Et d'ailleurs, c'est pour ça, on a demandé, on a exigé qu'il y ait des courbes de nuit qui

1300 soient faites. Un peu comme monsieur Allard le mentionnait, l'OMS aussi utilise des courbes de
bruit. Aux États-Unis, c'est aussi similaire. Ils appellent ça le L day-night comme tel, qui est un
indice regroupé.

1305 Et c'est un peu l'approche qu'on regarde, nous, à savoir qu'est-ce qui se passe le jour et
qu'est-ce qui se passe la nuit parce que, évidemment, on veut plus protéger peut-être le sommeil
des gens normalement la nuit. Et si heureusement le bruit se fait plus le jour et moins la nuit, ça
va être tant mieux pour nous.

1310 Donc, c'était de faire cette précision-là, quand même.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1315 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Avant de répondre à ma question, s'il vous plaît, j'aimerais demander à monsieur
Blanchet si la Ville de Montréal a des règlements sur le climat sonore?

1320 **M. MARC BLANCHET :**

Dans la Charte de la Ville de Montréal, tout ce qui concerne les nuisances est géré par les
arrondissements.

1325 Je pense que mon collègue ici peut vous donner beaucoup d'informations sur le règlement
qui s'applique à Dorval.

M. MARIO ST-JEAN :

1330 Alors, madame la commissaire, nous avons un règlement qui est un règlement de
nuisance. Il y a évidemment de nombreux types de nuisance, en l'occurrence le bruit. Ce que
nous gérons à l'arrondissement, ce sont les bruits excessifs ou les bruits perturbateurs. Nous
avons un règlement qui dépeint très bien ce que c'est qu'un bruit excessif, un bruit perturbateur.

1335 Et je vais vous dire tout de suite d'emblée, ce règlement-là ne s'applique pas aux travaux
routiers, travaux d'utilités publiques. Ça s'applique plutôt à, disons, un chantier de construction
d'un bâtiment, par exemple. C'est la plupart du temps ce genre d'objet qui est visé par le
règlement sur le bruit.

1340 La notion de dBA aussi est applicable ici. On considère qu'un bruit est perturbateur à partir
du moment où il dépasse 5 dBA par rapport au bruit ambiant. C'est à peu près tout ce que

je peux faire en tant que résumé du règlement.

LE PRÉSIDENT :

1345

D'accord.

M. JEAN-LUC ALLARD :

1350

Avant de répondre à votre question, est-ce que je peux donner un commentaire qui est relatif à ce qu'on vient de discuter avec monsieur Mailhot?

LE PRÉSIDENT :

1355

Oui, allez-y.

M. JEAN-LUC ALLARD :

1360

J'ai à l'écran ici la situation actuelle, secteur nord, uniquement pour le Leq de nuit, donc comme monsieur Mailhot en a discuté, et on voit qu'aucune résidence... les résidences, en fait, les plus critiques sont à l'intérieur de ça. Et on a vérifié, entre le Leq actuel 24 heures et le Leq de nuit, il y a un écart de l'ordre d'à peu près, pour toutes les résidences, un 5 dBA de différence.

1365

Donc, encore là, ce qu'il faut se poser comme question, c'est: avec ou sans projet, est-ce qu'on va augmenter la perturbation? Ce qui n'est pas le cas dans le projet qui nous intéresse.

1370

On a également fait un exercice qui était intéressant pour nous, qui est de calculer justement le LDN, qui est un L day-night – D pour le day et N pour la nuit – et essentiellement, qu'est-ce que ça fait, ça, c'est que c'est un Leq 24 heures sur lequel, pendant la période de nuit, on ajoute une pénalité de 10 dB. Donc, on sait que la nuit on devrait avoir un niveau inférieur, et pour mieux protéger les résidences et le fait qu'il faut que ce soit calme, chaque bruit est l'équivalent/heure de 11 heures le soir à 7 h du matin, on lui ajoute 10 dBA. Donc, on pénalise tout bruit qui survient la nuit.

1375

Donc, on a fait cet exercice-là. On l'a fait, en fait, à la résidence dans toute la zone d'étude, donc nord, sud-est, sud-ouest, qui avait l'impact le plus important. En fait, ce n'était pas un impact très significatif, mais c'était un niveau actuel de 53.5 qui augmentait à 55.8. Donc, pour le ministère, c'est un impact faible, mais c'était quand même une hausse de 2.3 dB. Donc, on est à la limite de pas percevoir la différence, mais elle est là quand même au niveau mesure avec des sonomètres.

1380

Donc, on a fait l'équivalent, on a mis ça en L day-night, qui a nous a donné un 5 dBA

1385 d'augmentation. Donc, on est passé à 60.8. Et ce qu'on a fait, c'est que la norme ISO 1996, en fait l'annexe D, nous dit que si on a une augmentation en pourcentage de gens perturbés de 6.5, on a un impact qui est significatif et on devrait prendre action.

1390 Dans le cas de la pire résidence de toute notre zone d'étude pour les trois secteurs, en fait, ça a donné une différence de 2.1 au niveau du pourcentage de la population qui pourrait être fortement gênée. Donc, notre pire résidence dans toute la zone d'étude, on a une augmentation de 2 par rapport au critère de 6 qui est dans la norme ISO. Donc, on a considéré...

C'est intéressant pour nous, parce qu'en utilisant des méthodes et des critères différents, on arrivait à la même conclusion quant à l'impact sonore aux résidences les plus critiques.

1395 **LE PRÉSIDENT :**

Pour le bruit ferroviaire maintenant.

1400 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

Oui. Encore là, les notions que je donnais au début vont aider à comprendre, en fait, pourquoi je n'ai pas nécessairement mis beaucoup d'emphase sur le ferroviaire, même si c'est bien traité dans l'étude.

1405 La ligne rouge, c'est la situation actuelle. Donc, c'est vraiment ce qui a été mesuré dans la zone d'étude, encore là à un de nos récepteurs critiques, et on voit les niveaux sonores avec l'aéroport. Comme je vous l'ai expliqué, en fait, on a coupé les avions pour avoir le bruit surtout routier ambiant. C'est la ligne en bleu. Donc, on voit qu'on est toujours égal ou inférieur au niveau du bruit. Et la ligne en jaune, c'est la situation avec le ferroviaire actuel et les navettes.

1410 Qu'est-ce qu'on a? En fait, c'est qu'on a pris l'ensemble de l'activité ferroviaire actuelle, on a calculé que ça nous donnait un équivalent de 51 dBA, donc près de cette ligne-là. Évidemment, en ajoutant les navettes ferroviaires, on augmentait le bruit à cette résidence-là évidemment qui est rapprochée des voies ferrées et, à ce moment-là, on voit que le ferroviaire en période de pointe donne environ 56, 57 dBA, en période hors pointe des niveaux un petit peu inférieurs de 1 ou 2 dB.

1420 Et dans tous les cas, en fait, le ferroviaire, sauf aux heures d'arrêt la nuit et de redémarrage le matin – et là où on est proche, en fait, du bruit ambiant – dans tous les autres cas, en fait, le bruit ferroviaire est tellement inférieur au bruit ambiant que c'est négligeable.

LE PRÉSIDENT :

Son ajout ne change pas la caractérisation générale.

1425

M. JEAN-LUC ALLARD :

Tout à fait, tout à fait. Et si on analyse sur une base 24 heures, évidemment on ne voit aucun problème. Et si on analyse sur une base horaire, on voit qu'évidemment, à 1 h du matin, on commence à l'entendre un peu plus et la même chose à 4 h 30, 5 h du matin, ce qui est tout à fait plausible et raisonnable.

1430

Par contre, encore là, on parle de niveaux qui sont faibles et, pour nous, qui sont acceptables.

1435

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1440

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Quand deux trains se rencontrent à haute vitesse, quel est le niveau de bruit en décibels?

M. JEAN-LUC ALLARD :

1445

Plus le train va vite, plus il va générer du bruit. Et dans le cas des trains haute vitesse, ce n'est pas linéaire, c'est pratiquement exponentielle à cause de l'aspect turbulence, de l'aspect aérodynamique du train.

1450

Donc, on a fait, par exemple, les études Québec-Windsor, c'est nous qui avons fait les études d'impact sonore au niveau des trains à haute vitesse. Quand on a regardé ça – mais ça remonte déjà, je pense, à une dizaine d'années – essentiellement, évidemment on peut avoir des impacts extrêmement significatifs. C'est pour ça que dans des cas comme ça, ça prend absolument des murets antibruit pour rendre un train à haute vitesse acceptable.

1455

Mme JUDY GOLD, commissaire :

J'aimerais poser une question à monsieur St-Jean de l'arrondissement. L'étude d'impact mentionne un projet résidentiel dans le secteur sud-est de la zone d'étude.

1460

M. MARIO ST-JEAN :

Oui.

1465 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

D'abord, est-ce que le zonage dans ce secteur en ce moment est un zonage industriel ou résidentiel?

1470 **M. MARIO ST-JEAN :**

J'aimerais juste, excusez-moi, une précision à savoir exactement, quand vous parlez de sud-est, est-ce que vous parlez d'un nouveau projet qui viendrait s'ajouter?

1475 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Oui.

1480 **M. MARIO ST-JEAN :**

Actuellement, on ne le voit pas, mais je vais essayer de vous situer un peu. C'est un peu à l'est. Ici, vous avez NOVARTIS qui est à peu près là, un petit peu à l'est de mon pointeur. Et un petit peu plus à l'est également, vous avez des terrains qui sont actuellement affectés industriels. Il y a récemment eu une approche de promoteur pour convertir, si on veut, ce

1485 secteur-là en un secteur d'habitation, si on veut, à haute densité.

Le projet semblait assez sérieux et assez, si on veut, envisageable, et il y a eu un ralentissement du marché et ces gens-là sont demeurés sur leur position pour le moment. On espère toujours que ça va évidemment redémarrer. Mais pour le moment, nous n'avons pas

1490 changé le contexte réglementaire. Il faut d'abord évidemment consulter les gens, etc., vous connaissez les procédures.

Mais avant, évidemment, d'arriver à ces points-là, on veut savoir si le projet vraiment veut démarrer, veut bien démarrer, ce qui n'est pas le cas actuellement. Alors, c'est en –

1495 excusez le terme anglais – c'est en stand-by pour le moment.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Puis le climat sonore dans cette zone, est-ce qu'on a fait des estimés?

1500

M. MARIO ST-JEAN :

Pas à l'arrondissement. Nous n'avons pas d'étude de climat sonore effectuée par l'arrondissement. Je ne sais pas si dans le cadre des études qui nous concernent ce soir, si on a

1505 réalisé des études de climat sonore, je n'ai pas tout le détail, mais nous n'avons pas à l'arrondissement procédé à ce genre d'étude là.

1510 Il y a, bien entendu, ce qu'on appelle les courbes NEF, qui sont les courbes de bruit, si on veut, provoquées par le décollage et l'atterrissage des aéronefs, qu'on a pris connaissance, qui font même partie, si on veut, d'un contexte réglementaire au niveau du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Mais à part ça, je n'ai pas eu connaissance d'étude de climat sonore.

M. JEAN-LUC ALLARD :

1515 Évidemment, dans notre étude, on ne connaissait pas la nature exacte du projet. Donc, comme on ne connaît pas la distance entre le bâtiment et les routes, on ne pouvait pas établir la situation actuelle, à savoir: est-ce que c'est dans les 60, 65 ou plus dBA, Leq 24 heures.

1520 Donc, évidemment, le projet, logiquement, ne devrait pas être implanté dans une zone plus bruyante que le 60-65 dBA. Sans quoi, ce que le ministère fait généralement dans ce cas-là ou certaines municipalités, c'est qu'ils demandent que le bâtiment soit conçu, c'est ce qu'on a dit dans notre étude, que le bâtiment soit conçu de façon à protéger les résidents, de façon à respecter...

1525 Par exemple, il y a des règlements, 4996 de la Ville de Montréal, qui donnent les niveaux sonores acceptables à l'intérieur et à l'extérieur. Et techniquement, il n'y a aucune difficulté à designer un bâtiment pour le rendre acceptable au niveau acoustique, même dans les milieux plus bruyants que ça.

1530 On en a fait énormément dans le secteur de Toronto Harbor Front, où toute l'autoroute est longée à même pas 10 mètres de condominiums, et on a fait l'acoustique architecturale de ces bâtiments-là, et techniquement chaque unité doit être validée, conforme aux critères applicables qui sont semblables à ceux du règlement 4996 de la Ville de Montréal.

1535 Donc, techniquement, ce n'est pas un problème. Idéalement, si tu veux profiter de l'extérieur, il faut quand même maintenir des distances minimales de la route ou mettre des protections comme des murs antibruit ou des murets, des choses comme ça.

LE PRÉSIDENT :

1540 Merci, monsieur Allard.

J'inviterais maintenant monsieur Dansereau, s'il vous plaît.

M. ÉMILE DANSEREAU :

1545 Rebonsoir. Avant de poser mes deux dernières questions, j'aimerais vous remercier, monsieur le président et madame la commissaire, pour votre écoute attentive puisque, par vos questions pertinentes sur des points précis, vous avez bien démontré que vous étiez à l'écoute et très à l'écoute.

1550

J'aimerais aussi remercier tous les membres ici présents du comité organisateur et promoteur pour leur réceptivité et l'ouverture d'esprit des membres, principalement de la part de monsieur Marcotte et monsieur Chénier.

1555

Première question. À Vélo Dorval, nous croyons que nous sommes les plus au courant du milieu local et représentons le mieux les cyclistes qui veulent utiliser leur vélo à Dorval, tellement que nous avons continuellement des cyclistes qui nous envoient des e-mail demandant quoi faire en atterrissant à l'aéroport et voyageant avec leur vélo. Vélo Dorval a son site Web.

1560

Vélo Dorval n'a jamais été consulté pour la piste cyclable de l'échangeur pour le projet actuel. Je répète: nous n'avons jamais été consultés. Nous avons cependant été consultés pour des projets antécédents tels que le projet de la Ville de Montréal pour la piste cyclable autour de l'île, pour la section Dorval. Et à ce moment-là, nous avons proposé des modifications ou des améliorations substantielles. Par exemple, on voulait mettre des bollards tout le long, des poteaux en métal tout le long de la piste cyclable à Dorval et nous en avons éliminé presque tous, je pense qu'il en reste 20.

1565

1570

Notre demande actuelle parle d'un tunnel de 60 à 70 pieds maximum pour passer sous les voies ferrées; c'est tout. Ce matin, ceux qui nous accompagnaient, quand on a marché dans le viaduc sous les voies ferrées, savent de quoi on parle. C'est très court. C'est peut-être 60 pieds, peut-être 70 pieds; c'est tout. C'est des voies ferrées, 4 voies ferrées, c'est tout, 15 pieds chaque, 60 pieds peut-être.

1575

La question est la suivante. Sur la piste cyclable actuelle de la Ville de Montréal qui suit le canal Lachine, qui nous amène au Vieux-Port, il y a plusieurs de ces tunnels du type que nous demandons, qui passent sous les rues où il y a un pont qui traverse le canal Lachine, entre autres le pont Lafleur/Dollard, entre autres le pont des Seigneurs, pour en nommer deux. Il y en a d'autres. On n'a jamais vu de problème dans ces tunnels et c'est une des routes que les membres de Vélo Dorval utilisent très souvent.

1580

LE PRÉSIDENT :

Alors, la question maintenant c'est?

1585

M. ÉMILE DANSEREAU :

1590

Oui, c'est ça la question. C'est très court. Je l'ai utilisée personnellement 10 fois cet été. Pourquoi ce serait un problème tout à coup? On nous a dit tantôt que les tunnels étaient un gros problème, cet après-midi. Pourquoi ce serait un problème tout à coup, un passage de 60 pieds, que la longueur du passage sous la rue Lafleur/Dollard est possiblement de 80 pieds. Puis c'est plein de ponts comme ça juste sur la voie cyclable de Lachine.

LE PRÉSIDENT :

1595 D'accord. Vous aimeriez adresser la question à monsieur Blanchet de la Ville de Montréal ou à monsieur Gilbert du ministère des Transports?

M. ÉMILE DANSEREAU :

1600 J'assume que c'est monsieur Blanchet, parce que c'est lui qui a donné la réponse que c'était dangereux.

LE PRÉSIDENT :

1605 D'accord. Alors, comme sur la piste cyclable établie sur le territoire de la Ville de Montréal, il y a déjà des tunnels, alors l'existence de ces tunnels, pourquoi ça ne sert pas d'exemple pour en aménager un autre ici.

M. MARC BLANCHET :

1610 C'est sensiblement la même question; j'essaie d'être imaginatif et de reformuler ma réponse. Je n'ai pas dit que c'était impossible, je n'ai pas dit que ça n'existait pas.

1615 Ce que j'ai dit, c'est que s'il y avait plusieurs options envisageables dans un projet, on est ouverts à envisager toutes les options. D'ailleurs, ça a été beaucoup fait dans le projet. Mais s'il y a des options qui sont soit aériennes ou soit en surface, nous préférons de beaucoup les options en surface.

LE PRÉSIDENT :

1620 C'est ce que vous avez dit, effectivement.

M. MARC BLANCHET :

1625 On gère le réseau cyclable, les arrondissements ont à l'entretenir par la suite. Et tout ce je disais, c'était que dans ce cas-ci, ce serait probablement le dernier choix de l'équipe vélo de la Ville. À moins d'être contraints ou de ne pas avoir d'autre choix, on aime mieux avoir un lien cyclable que de ne pas en avoir. À ce moment-là, on va le faire souterrain si on n'a pas le choix. Mais si on a des options en surface, on préfère ça de beaucoup.

1630 Et d'ailleurs, ce que je mentionnais aussi, c'était que non seulement ça, mais les usagers, les commentaires qu'on reçoit – parce qu'on traite environ de 5 à 600 demandes d'interventions sur le réseau cyclable, donc on est très branchés sur le réseau et les utilisateurs et on travaille constamment avec, comme j'expliquais, les groupes d'utilisateurs, de femmes, avec
1635 Vélo Québec – et souvent on nous recommande même de ne pas s'engager davantage là-

dedans. Donc, c'est tout ce que j'expliquais.

1640 À titre personnel, moi, une option ou l'autre... j'énonçais tout simplement une opinion technique de mon équipe. Moi, je suis très ouvert, si le ministère veut envisager d'autres options, mes spécialistes vont les regarder une après l'autre. Il y aura un comité de consultation qui va être mis sur pied quand on va avancer le projet. Moi, ça me fera plaisir d'envisager d'autres options aussi.

1645 J'énonçais tout simplement une opinion des services techniques de la Ville sur les options d'aménagement de façon générale.

LE PRÉSIDENT :

1650 Et vous êtes là pour ça, monsieur Blanchet. Merci.

Alors, la deuxième question, monsieur Dansereau.

M. ÉMILE DANSEREAU :

1655 Je voudrais poser une question sur quelque chose, une page à laquelle j'ai fait référence dans le passé. Je parle de la page PR3.2, annexe A. La question était, hier, la référence, c'était que c'est une blanche dans le document et c'est une page blanche à... tout à coup, il y a quelque chose qui apparaît. Ce matin, c'était une page blanche.

1660 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, allez-y avec la question.

M. ÉMILE DANSEREAU :

1665 La question qui était reliée à ça, c'est quelle est la longueur des files d'attente actuelles et la durée des attentes? Puis quelle est la longueur des files d'attente prévues après la réalisation du projet et la durée des attentes, s'il y a lieu?

1670 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

1675 Ce n'est pas la même figure exactement, mais je pense que celle-là est la bonne.

M. ÉMILE DANSEREAU :

1680 Bien, la figure que j'avais, c'est une page blanche et dans le site Web aussi.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1685

M. HENRI GILBERT :

Probablement qu'il y avait une erreur technique. On s'en excuse. Monsieur François Godard va répondre à la question, s'il vous plaît.

1690

M. FRANÇOIS GODARD :

1695 D'abord, à la première question, quelle est la longueur des files d'attente, pour la période de pointe du matin, les relevés datent de 1998, on avait observé 140 véhicules à l'approche ouest du rond-point.

1700 Ça, c'est la figure qui provient de l'étude d'opportunité. Donc, ça, c'est ce qu'on a observé en 1998. Donc, la longueur de la file à la période de pointe du matin, à l'approche ouest du rond-point, c'était 140 véhicules, et à la période de pointe du soir, à l'approche nord du rond-point, c'était 400 véhicules en file. Et ce qui est illustré, c'est vraiment la longueur des files par les deux approches, soit la sortie de l'aéroport ou soit à l'approche de l'autoroute 520.

1705 Et ce qu'on voit ici, c'est les observations qui ont été faites dans le temps. Je ne vois pas trop bien les...

LE PRÉSIDENT :

Identifiez, s'il vous plaît, «ici». À quel point? À l'intersection avec les voies ferrées?

1710 **M. FRANÇOIS GODARD :**

1715 Les lignes qu'on voit, les lignes actuellement vis-à-vis la voie ferrée, c'est l'observation de la file à 16 h 15. Ensuite, plus au nord, c'était l'observation qui a été faite à 16 h 30, ensuite 16 h 45, 17 h et 17 h 20. Puis on a aussi l'observation du nombre de véhicules qui étaient en file à chacune des plages horaires.

LE PRÉSIDENT :

1720 Maintenant, monsieur Dansereau voulait aussi avoir les projections de même longueur de files d'attente une fois le...

M. ÉMILE DANSEREAU :

C'est ça.

1725

LE PRÉSIDENT :

En 2016.

1730

M. ÉMILE DANSEREAU :

Je ne sais pas aussi s'ils ont ça en tableau, ces choses-là, avec les données en tableau, puis les projections qu'ils ont faites.

1735

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Godard.

M. FRANÇOIS GODARD :

1740

D'abord, pour expliquer de la manière qu'on a fait pour les projections, j'ai expliqué sommairement plus tôt comment ont été établies les prévisions de débit.

1745

Avec le ministère des Transports, nous avons fait une modélisation de la situation actuelle et calibré avec les données qui ont été observées en 98 et mises à jour aussi périodiquement en 2001 et 2003 – ça, c'est pour représenter la situation actuelle – donc, on est parvenus à calibrer notre modèle de simulation de circulation aux mêmes observations qu'on avait faites en 98. Donc, partant de là, on a pu augmenter la demande véhiculaire pour représenter une situation prévisible de 2016.

1750

Donc, pour l'approche de pointe du matin, on passait de 140 véhicules à 380 véhicules. Pour l'approche de pointe du soir, le modèle était quand même instable parce que, la demande est tellement forte, que même le modèle ne parvenait pas à nous représenter la réalité. On a eu quand même des résultats, mais ça débordait la capacité du modèle. Donc, les observations, c'était plus de 1 150 véhicules en file.

1755

Et ce qu'on a illustré, la longueur, c'est que ça déborde jusque sur les terrains de l'aéroport. Et conséquemment, puisque les véhicules ne peuvent plus sortir ici, c'est même l'accès à l'aéroport qui va en être perturbé. La même chose pour l'approche par l'autoroute 520. Les observations, ce qui est illustré ici, c'est à peu près la longueur qui est estimée des files d'attente pour 2016.

1760

LE PRÉSIDENT :

1765 Donc, ça, c'est si on garde la configuration actuelle.

M. FRANÇOIS GODARD :

1770 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, avec le projet à réaliser?

1775 **M. FRANÇOIS GODARD :**

1780 Avec le projet réalisé, on va observer des files d'attente normales à un feu de circulation et les gens n'attendront pas plus qu'un cycle de feu. Donc, c'est des conditions de circulation qu'on juge très acceptables, des niveaux de service, pour utiliser le terme technique, des niveaux de service C.

LE PRÉSIDENT :

1785 En termes pratiques, on va éliminer les files d'attente.

M. FRANÇOIS GODARD :

Il n'y a plus de file d'attente.

1790 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, ça va.

M. ÉMILE DANSEREAU :

1795 Est-ce qu'on a des temps d'attente aussi pour actuellement des files? La durée de l'attente?

LE PRÉSIDENT :

1800 L'équivalence des files d'attente en termes de temps?

M. FRANÇOIS GODARD :

1805 Pour les temps d'attente, je peux donner quelques valeurs. Pour le temps d'attente

1810 actuel qui a été observé en 98, pour la période de pointe du soir, pour le mouvement de sortie de l'aéroport, c'était... pour qualifier le temps d'attente, ce n'est pas le temps de parcours, ça indique plutôt le retard imposé par les files. C'est 16 minutes actuellement pour la sortie de l'aéroport en direction du centre-ville. Et si on ne fait rien, la file d'attente va être de plus de 26 minutes.

J'ai expliqué que le modèle était instable, mais les données qu'il nous a données, c'était 26 minutes, mais il faut s'attendre que ça risque d'être plus long que ça comme délai.

1815 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, ça va.

1820 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Ça va être soumis...

LE PRÉSIDENT :

1825 Toute l'information qui est présentée en audience sera disponible sous forme écrite et consultable.

M. ÉMILE DANSEREAU :

1830 Cette information est super intéressante, tout le coeur du problème est là. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Dansereau.

1835 Monsieur St-Jean, allez-y.

M. MARIO ST-JEAN :

1840 Nous avons ajourné vers 4 h 45. Moi, je demeure à même pas 10 minutes d'ici et ça m'a pris à peu près 40 minutes me rendre chez nous. La file d'attente en face de l'hôtel Hilton qui convergeait vers le rond-point, juste à elle seule, c'était un 25 minutes solide à 30 minutes.

LE PRÉSIDENT :

1845 D'accord. Merci, monsieur Dansereau.

LE PRÉSIDENT :

1850 Monsieur Gilbert, j'aimerais rapidement nous donner les critères que vous avez utilisés pour éliminer des scénarios ou des variantes, la nature de ces critères, rapidement, de quel ordre économique, sécuritaire, etc. Et s'ils sont hiérarchisés, ce serait dans quel ordre l'hierarchie, sans nécessairement faire une présentation complète des choix de variantes.

M. HENRI GILBERT :

1855 Monsieur le président, c'est qu'on a pris chacun des scénarios et puis on a établi des critères d'analyse pour chacun des scénarios.

1860 Monsieur Chénier va vous expliquer un peu plus en détail comment on a procédé, sans aller trop quand même dans le détail.

LE PRÉSIDENT :

1865 Merci.

M. JACQUES CHÉNIER :

1870 Monsieur le président, dans le cadre de l'étude d'opportunité, la deuxième partie, qui portait sur l'étude des solutions, a été faite conformément à la méthodologie des études d'opportunité du ministère, et on a référé énormément aux objectifs qui avaient été établis dans le projet pour pouvoir faire cette évaluation.

1875 Cette évaluation-là s'est faite par un comité, je dirais, multidisciplinaire, par la nature des professionnels autour de la table, et par de nombreux participants des partenaires, c'est-à-dire ADM, Ville de Montréal, ministère des Transports et tout.

1880 Les principaux objectifs qui étaient considérés, et donc la performance des scénarios dans l'attente de ces objectifs-là, les principaux objectifs référaient d'abord et avant tout, et ils étaient jugés prioritaires au point d'être des facteurs de rejet s'ils n'étaient pas rencontrés, étaient ceux qui étaient liés à l'amélioration de l'accès à l'aéroport, puisque c'était un des déclencheurs du projet, à l'amélioration des conditions de sécurité dans l'ensemble de l'échangeur et à l'amélioration de la qualité de vie pour les résidants, dont la principale caractéristique ou la principale observation consistait à comment on améliore la circulation au niveau local, un ensemble de déplacements soit par l'acquisition de services, soit tout simplement pour se rendre
1885 à des équipements de transport en commun, etc., qui font partie ou qui aident à évaluer la qualité de vie dans un quartier.

Donc, ces éléments-là étaient jugés prioritaires et étaient, comme je le mentionne, des facteurs de rejet si la performance du scénario n'était pas adéquate.

1890

Également, dans les autres éléments qu'on visait à améliorer, on visait à simplifier les parcours. On a abondamment parlé de la complexité des parcours dans l'échangeur. Il s'agissait pour nous d'évaluer à quel point ou dans quelle mesure la variante évaluée permettait de simplifier les parcours, dans quelle mesure la variante proposée permettait d'implanter ou d'installer une signalisation qui contribue à la simplification des parcours par les distances, à partir desquelles les panneaux sont lisibles et par la proximité des différents points de décision.

1895

1900

Également, au niveau des transports des marchandises, on a observé comment chacune des variantes permettait d'améliorer les conditions d'accès à la zone cargo au niveau du transport des marchandises, qui était, là aussi, un élément majeur dans le fonctionnement de l'aéroport et également des éléments sur le temps de parcours et les retards.

1905

À un troisième niveau, non pas de priorité mais de troisième classe, il y a certains éléments qui référaient aussi à la qualité du paysage ou la possibilité d'améliorer la qualité de paysage. On n'en a pas parlé, mais on était préoccupés, notamment le partenaire Ville de Montréal qui en avait parlé au niveau du Plan d'urbanisme et l'ensemble des promoteurs qui tenaient à ce qu'on puisse évaluer la possibilité de traiter le caractère d'entrée de ville de ce secteur-là, qui est le secteur qui est identifié dans la Ville de Montréal, dans son Plan d'urbanisme, comme une entrée de ville.

1910

1915

Donc, l'atteinte de ces objectifs-là était évaluée. Et c'est face à l'atteinte ou à la mesure de l'atteinte de ces objectifs-là, qui a conduit à la sélection d'une solution complète, au plan technique, solution complète qui a été souhaitée aussi par les gens qui ont été consultés et dans les étapes de consultation auprès de la population aussi pour régler l'ensemble des problèmes auxquels on référait, comparativement, ou par rapport, je devrais dire plutôt, aux solutions partielles qui visaient principalement à strictement améliorer l'accès à l'aéroport sans régler les autres problèmes de l'échangeur ou aux solutions statu quo qui visaient à remettre en état les infrastructures qui sont en place avec quelques améliorations géométriques. Parce qu'évidemment, si le ministère avait investi 35-40 M\$ dans le projet, ça n'aurait pas été pour reconduire des faiblesses ou des lacunes au plan de la géométrie qui créent des problèmes de sécurité.

1920

1925

Alors, donc, ce sont les principaux objectifs qui ont été poursuivis et pour lesquels on a mesuré pour chacune des variantes la performance.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Chénier.

1930

Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1935 J'aimerais poser une question sur la qualité du paysage, une qualification d'abord. Le projet proposé concerne le réseau autoroutier sous la juridiction du ministère des Transports du Québec, ainsi que le réseau local sous la juridiction de l'arrondissement Dorval/l'Île Dorval, n'est-ce pas. La Ville de Montréal a récemment adopté une Politique de développement culturel, où elle s'engage et je cite:

1940 (...) à améliorer l'intégration du design à ces pratiques, qu'il s'agisse d'aménagement d'espaces publics, de réfection routière ou de mobilier urbain, tout en poursuivant son travail de positionnement de Montréal comme ville du design à l'échelle internationale.

1945 Et ça, ça vient de la Politique de développement culturel pour la Ville de Montréal, page 62.

Alors, ma question est la suivante. Est-ce que des designers, des artistes seraient impliqués dans la préparation du projet de porte d'entrée de Montréal afin d'appliquer la Politique du développement culturel qui vise, entre autres, l'embellissement de la ville?

1950

M. MARC BLANCHET :

1955 Merci pour la question. Je voulais mentionner en même temps que ce soir, dans la salle, on a Mathieu Bélanger qui a travaillé sur le Plan d'urbanisme de Montréal et en particulier sur le chapitre aussi de Dorval.

Et mon collègue aussi Mario, à deux, je pense que vous pourriez donner l'information. Je ne sais pas si vous êtes en mesure de faire une petite présentation de deux, trois minutes là-dessus?

1960

1965 Parce qu'on n'a pas eu l'occasion encore de parler du Plan d'urbanisme, mais il y a toute une série de recommandations ou de mesures qui touchent très, très spécifiquement à ce projet-là, autant au niveau des pistes cyclables, l'effet de porte d'entrée, l'accessibilité de l'aéroport, du projet routier, du projet ferroviaire. Alors, il y a beaucoup, beaucoup d'actions du plan et peut-être qu'on pourra en glisser un mot. Donc, à eux deux, ils pourraient se partager la présentation.

M. MARIO ST-JEAN :

1970 Si vous permettez, je vais commencer.

Tout d'abord, précisons qu'on vient d'adopter un chapitre d'arrondissement qui vient se greffer au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Ça a été adopté il y a à peine une semaine,

chapitre d'arrondissement qui contient plusieurs choses.

1975 En particulier, on reconnaît d'emblée le caractère de planification détaillée qui est, si on veut, de caractère panmontréalais. On le reconnaît dans le Plan d'urbanisme. Et d'ici quelque temps, on l'espère, je pense que mon collègue, monsieur Bélanger, on va continuer à collaborer, on ne parlera pas de statut municipal ce soir, mais on va continuer à collaborer étroitement au développement et à l'élaboration complète d'un secteur, si on veut, d'une planification détaillée.

1980 Puis quand on parle du secteur aéroportuaire, on touche directement à ce que vous traitiez tout à l'heure, c'est-à-dire l'ensemble de la périphérie aéroportuaire incluant, bien entendu, le nouvel échangeur.

1985 On n'a pas commencé à jeter les bases de tout ce qu'on aimerait voir modifié, à quel rythme qu'on va le faire, qui va être impliqué, etc.; c'est en 2006 qu'on va commencer à jeter les bases de l'exercice.

1990 Cependant, le peu qu'on puisse faire cette année, on a commencé, par exemple, on a adopté une nouvelle réglementation sur l'affichage qui implique des objectifs et des critères sur tous les secteurs qui longent un axe routier, que ce soit une voie de service surtout, sur laquelle on peut apercevoir les installations aéroportuaires.

1995 Donc, on a déjà commencé à travailler un petit peu sur certains aspects de design, bien entendu qui vont forcer ceux qui devront installer une nouvelle enseigne commerciale à justement s'intégrer davantage, faire preuve d'originalité, par exemple, déterminer une spécificité quelconque qui va mettre en lumière et en valeur leur commerce de par la proximité de l'aéroport. Donc, on est vraiment au début de ce processus-là.

2000 Je ne veux pas passer vingt minutes là-dessus, je vais céder la parole à monsieur Bélanger là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

2005 Allez-y, monsieur Bélanger. Merci, monsieur St-Jean.

M. MATHIEU BÉLANGER :

2010 Bonsoir. Tout d'abord, j'aimerais spécifier, contrairement à la Politique culturelle, le Plan d'urbanisme c'est une obligation juridique de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui est, en fait, un contrat social entre la Ville et ses citoyens, ce qui fait en sorte que la Ville a une obligation éthique de respecter ce qu'elle indique dans le Plan d'urbanisme.

Au niveau du Plan d'urbanisme, l'objectif 14 indique clairement:

2015 (...) assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain.

2020 Entre autres, comme vous l'avez indiqué, madame Gold, ça implique justement certaines interventions qui peuvent être plus particulières, dont l'intégration de mobilier urbain de qualité, autant aussi le traitement des abords des grands corridors dont, entre autres dans le secteur qui est décrit ce soir, il y a l'autoroute de la Côte-de-Liesse et aussi l'autoroute 20. Donc, l'échangeur Dorval est vraiment au coeur de deux corridors de transport majeurs qui sont identifiés au Plan d'urbanisme.

2025 Plus particulièrement, le Plan d'urbanisme qui a été adopté en 2004 a identifié 26 secteurs sur le territoire de la ville pour lesquels il n'était pas possible de les traiter immédiatement dû à leur complexité, aussi dû au fait qu'ils touchent plusieurs arrondissements.

2030 Dans le cas ici bien précis, le secteur des abords de l'aéroport est identifié à titre de secteur de planification détaillée. Et puis la première orientation de ce secteur, c'est de faire des abords de l'aéroport la porte d'entrée internationale prestigieuse de Montréal.

2035 Donc déjà là, même si l'exercice n'est pas entamé, puis les intentions de la Ville, c'est aussi de s'impliquer dans le projet de l'échangeur, puis par la suite entamer la planification détaillée qui est prévue pour, en fait, 2006, 2007 et la suite. Puis aussi, comme monsieur St-Jean a dit, il faudra voir quelles seront les méthodes administratives de collaboration entre l'arrondissement, qui deviendra la future nouvelle ancienne Ville de Dorval, et la Ville de Montréal nouvellement reconstituée.

2040 Puis à la planification détaillée, la première balise vient spécifier encore plus précisément, si vous voulez, que l'entrée de ville se devra d'être prestigieuse en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.

2045 Au niveau pratique, ce que ça veut dire, par exemple, ça peut être l'arrondissement Dorval qui décide, sur le territoire sur lequel il a juridiction, d'implanter un PIIA, qui est un plan d'implantation et d'intégration architecturale. Celui-ci permettra à l'arrondissement de mieux contrôler l'allure générale des bâtiments, mieux contrôler l'aménagement extérieur.

2050 Aussi plus globalement, par une entrée de ville, ça peut aussi dire mener des expériences plus particulières au niveau de l'architecture de paysage. Puis le cadre qui est présenté ici, justement c'était une des demandes spécifiques de la Ville de Montréal que le projet ait une composante aménagement urbain, une composante qui pourra prendre la forme autant sur un contrat architectural précis une fois le projet fait, autant à la fin du projet des aménagements plus particuliers au niveau du strictement plus pratico-pratique de l'architecture
2055 paysage.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur St-Jean, allez-y.

2060

M. MARIO ST-JEAN :

Juste un petit ajout. Évidemment, on a beaucoup encore parlé du comité de liaison. Il pourrait aussi y avoir des débats sur ces sujets-là lors de la mise en place de l'ensemble des détails du projet. Et on retient évidemment la suggestion artistique; c'est très intéressant.

2065

LE PRÉSIDENT :

On n'a plus de demandeurs pour des questions. Alors, le moment est venu de mettre un terme à la première partie de l'audience.

2070

Je voudrais remercier, au nom de la commission, les citoyens qui ont choisi de venir exercer leur droit et les questions qu'ils ont posées aideront la commission énormément à remplir son double mandat d'audience et d'enquête. Et on espère également que la commission aura fourni toute la possibilité et toute la latitude possible aux citoyens de s'éclairer davantage sur le projet à l'étude.

2075

J'aimerais remercier l'équipe du ministère des Transports, monsieur Gilbert avec les membres de son équipe, d'un travail tout à fait correct et admirable. Les représentants des ministères et des organismes publics qu'on a invités, aussi je vous remercie de votre présence.

2080

Pour la deuxième partie de l'audience, qui serait le moment aux citoyens de prendre la parole, à la deuxième partie de l'audience, il n'y aura pas une table du promoteur. Il n'y aura pas non plus une table des organismes invités et des personnes-ressources. Il y aura juste la table en avant pour les intervenants. Et ce sera le moment que la commission va entendre tout ce que les citoyens, qui choisissent de s'exprimer devant la commission, soumettent à la commission pour son analyse.

2085

La deuxième phase de l'audience va commencer le 12 octobre. Les séances auront lieu au Holiday Inn, 6 500, Côte-de-Liesse, donc pas ici, à côté, un peu plus loin de l'aéroport.

2090

Je vous invite, c'est très important pour nous afin de nous permettre de mener correctement ce travail, de signaler votre intention de faire une présentation à la commission à madame Monique Gélinas à l'arrière.

2095

Comme je l'ai dit au début de l'audience, vous avez le loisir de présenter un mémoire par écrit ou de faire une présentation orale ou de faire un mémoire écrit sans nécessairement venir faire une présentation orale. Alors, toutes les trois formes sont certainement admissibles et disponibles à vous.

2100

On vous demande, par ailleurs, de nous présenter vos mémoires par écrit au plus tard le 7 octobre, de préférence sous format papier et électronique. Et la manière de les soumettre est disponible à l'arrière, avec les formats qui nous permettraient de travailler correctement avec ce que vous avez à nous présenter.

2105

J'ajouterais également que lors de la deuxième partie de l'audience, il n'y aura pas d'autres interventions que celles provenant des citoyens qui choisissent de s'exprimer devant la commission.

2110

Tout le monde, promoteur, organismes publics et autres ministères compris ont toujours le droit de demander d'intervenir afin de corriger ce qui à leur yeux représente des choses factuellement erronées ou des erreurs de fait. Il ne s'agit donc pas d'engager un débat avec les citoyens, dans la deuxième partie, pas plus qu'il était le cas d'engager un débat avec le promoteur ou les représentants dans cette phase de la première partie de l'audience.

2115

Voilà. J'espère que je n'ai rien... oui, monsieur Gilbert, allez-y.

M. HENRI GILBERT :

2120

Monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais, au nom de toute l'équipe ici, vous remercier, remercier l'ensemble de l'équipe du BAPE ou de la commission, l'ensemble de nos partenaires qu'on a nommés tout au long de la soirée, aussi les personnes-ressources qui sont là, l'ensemble des intervenants et du public qui s'est présenté ici, pour vous dire aussi qu'on a un projet qui a fait l'objet de consultation tout au long d'évolution et d'un consensus global, et vous remercier personnellement. Merci beaucoup.

2125

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Gilbert.

2130

Alors, dans l'espoir que je n'ai rien oublié d'important à vous soumettre, je vous remercie beaucoup et je déclare la première partie de l'audience close. Merci.

* * * * *

2135

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

2140

Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.