

Séance de la soirée du 10 février 2010

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. FRANÇOIS LAFOND, président
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA VOIE
DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA - ROUTE 117**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 10 février 2010 à 19 h
Centre de congrès de l'Hôtel Gouverneur
41, 6e rue
Rouyn-Noranda

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 10 FÉVRIER 2010	1
MOT DU PRÉSIDENT	1

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR SUR LE CLIMAT SONORE

Mme LINE GAMACHE (MTQ).....	2
-----------------------------	---

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. ANDRÉ POULIN.....	27
M. GHISLAIN FONTAINE	30
M. DONALD DUMOULIN	41

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique sur le *Projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117*. Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance. Monsieur Coutu?

10 **M. YVES COUTU :**

Oui, Monsieur le Président, on a déposé le document sur l'évaluation plus précise de la qualité de l'air dans le secteur de la rue des Lilas, suite aux discussions qu'on a eues cet après-midi avec monsieur Fournier.

15

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. Je vais aller voir maintenant du côté des personnes-ressources, Monsieur Savoie?

20

M. PATRICE SAVOIE :

Non, Monsieur le Président.

25

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Monfette?

30

M. PIERRE MONFETTE :

Non, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

35

Merci. Madame Lefebvre?

Mme Annik Lefebvre :

Non, Monsieur le Président.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Delahaye?

45 **Mme NANCY DELAHAYE :**

Oui. Monsieur le Président. J'ai déposé, plus à titre d'information, là, les résultats d'une pêche expérimentale qui a été réalisée au mois de septembre 2009 sur le lac Rouyn, donc qui indiquent les différentes espèces de poisson qu'on peut y retrouver.

50

LE PRÉSIDENT :

Et grosso modo, est-ce que vous avez des types de poisson qu'on y retrouve?

55 **Mme NANCY DELAHAYE :**

Oui. On parlait qu'il y avait probablement du meunier et de la perchaude, mais on a également du doré et du brochet, de la barbotte, du corégone, cisco de lac, puis il y a des espèces plus petites.

60

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame Delahaye. Le registre est ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour venir poser vos questions. Si vous avez l'intention de présenter un mémoire, veuillez en faire part à madame Renée Poliquin, coordonnatrice de la commission d'enquête, qui est à la table située à l'arrière de la salle.

65

Avant d'appeler les premiers intervenants, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience publique. Je demande aux participants d'éviter les préambules dans leur question, deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-question. Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet. Toutes les questions et réponses me sont directement adressées. Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne sera toléré dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

70

75

Nous allons débiter cette troisième séance avec une courte présentation par le promoteur sur le climat sonore. Donc, Monsieur Coutu, vous avez une présentation à nous faire?

M. YVES COUTU :

80

Alors, oui. J'inviterais madame Line Gamache qui est notre spécialiste en bruit chez nous, qui va vous faire une présentation sur le climat sonore.

Mme LINE GAMACHE :

85

En fait, ma présentation ne porte pas vraiment sur les résultats de l'étude qui a été faite, mais plutôt sur la façon dont le ministère réalise ces études-là et aussi sur la Politique sur le bruit du ministère.

90 La Politique sur le bruit du ministère a été adoptée en 98 et il y a deux volets dans cette politique-là : un qui concerne les routes existantes, donc les problèmes de pollution; et l'autre volet concerne les nouvelles routes ou les réaménagements majeurs de route. Dans le cas présent donc, c'est ce deuxième volet-là qui nous importe.

95 Ce qu'on dit dans la politique c'est que des mesures d'atténuation vont être mises en œuvre si un impact significatif est déterminé suite à l'étude d'impact sonore. Un impact significatif comment c'est déterminé? Bien, en fait, c'est qu'on compare la variation entre le niveau sonore qui existe avant le projet, donc actuellement, et le niveau sonore projeté dans un horizon de 10 ans avec le projet réalisé. Et si un impact moyen ou fort, évalué selon une grille que je vais vous présenter dans un instant, si donc un impact moyen ou fort est déterminé, à ce moment-là il faut 100 mettre en place des mesures d'atténuation. Et l'objectif de réduction sonore est de ramener les niveaux sonores en deçà de 55 décibels. C'est une moyenne sur 24 heures que le ministère utilise.

105 Vous avez ici une représentation de la grille qu'on retrouve dans le document *Politique sur le bruit* du ministère. Bon, et ça permet de faire une comparaison entre le niveau sonore qui existe, le niveau qu'on retrouve ici, et le niveau projeté dans un horizon de 10 ans. Le niveau projeté sur 10 ans, en fait, ça nous permet d'évaluer l'impact du projet comme tel, mais aussi l'accroissement de circulation sur une période de 10 ans. Donc, si on part d'un niveau de sonore de 50, et on estime à 56, avec le projet, il y aura un impact coté 2, en fait ça veut dire un impact moyen.

110 Bon. Cette grille-là n'a pas été déterminée de façon aléatoire, ça part de certains principes. Par exemple, lorsqu'on double le niveau sonore, donc lorsqu'il y a une augmentation de 10 décibels, c'est un impact qui est fort. Une augmentation de 3 décibels est à peine perceptible et généralement c'est jugé comme un impact faible ou moyen, dépendamment où on se trouve par rapport au niveau sonore actuel. En fait, plus le niveau sonore actuel est élevé, moins 115 l'augmentation va être importante pour qu'il y ait un impact qui doit être atténué.

120 Et, également, le ministère considère qu'un niveau sonore de 55 en moyenne sur une journée, c'est un niveau sonore qui est acceptable. Il n'y a donc pas, l'impact sera tout au plus jugé faible si on atteint 55 ou moins. Donc, même si on a 40 au départ puis qu'on atteint 54, l'impact sonore sera faible, mais il ne sera pas atténué parce qu'on est en deçà de 55.

Bon. Ça, ça résume en gros la politique actuelle du ministère.

125 Actuellement, cette politique, elle est en révision. En fait, il y a une proposition qui est, pour l'instant, qui a été présentée aux autorités et bientôt il y aura des consultations internes et plus tard des consultations auprès du ministère de l'Environnement et du ministère de la Santé et des Services sociaux. Il y a certains paramètres qui ont été modifiés et, en tout cas, on l'a révisée pour tenir compte des récents développements dans le domaine. Mais pour l'instant, c'est sûr que 130 l'étude dont il est question aujourd'hui, elle est faite avec la politique qui existe.

J'aimerais, bon, donner quelques définitions sur les termes qu'on peut retrouver dans l'étude, parce que je sais que, bon, souvent c'est des termes un peu techniques et ce n'est pas toujours évident.

135

Le bruit, c'est défini en fait par deux choses : son intensité, donc ce qu'on appelle le niveau sonore, et la fréquence. C'est-à-dire qu'un son peut être composé de sons graves ou aigus. En fait, en environnement, un bruit, ça se compose de sons complexes qu'on retrouve avec des fréquences multiples. Donc, ce n'est jamais ou c'est très rarement un son avec une tonalité. Il faut vraiment que ce soit un bruit qui provient d'une machine pour qu'on puisse bien l'identifier. Dans l'environnement, c'est souvent plus une rumeur de sons mélangés, finalement.

140

L'unité de mesure qui est utilisée pour le son, c'est le décibel. Ce n'est pas une unité qui est linéaire, c'est une unité logarithmique. C'est-à-dire que 20 décibels, c'est deux fois moins que 30 décibels. Donc, ça, c'est la règle qu'il faut se souvenir. C'est qu'une augmentation de 10, ça va faire doubler le volume du bruit. Également, le décibel est identifié par dB, c'est ce qu'on retrouve dans l'étude. On ajoute à ça un A, c'est tout simplement un filtre qui est utilisé. C'est une pondération, en fait, pour prendre en compte la sensibilité de notre oreille. Parce qu'on ne perçoit pas les fréquences de la même façon. Les sons graves, généralement, sont moins bien perçus que les sons aigus. Alors, c'est en pondérant les niveaux qu'on peut mesurer en décibels, on obtient une meilleure idée de ce que nous, on perçoit.

145

150

L'indicateur qui est utilisé par le ministère, qu'on retrouve dans l'étude, ça s'appelle le « LEQ 24 heures ». Qu'est-ce que ça veut dire, c'est tout simplement – L c'est pour niveau en anglais – c'est le niveau, c'est la moyenne de l'énergie sonore qui parvient à nos oreilles pendant une période de 24 heures.

155

Ici, on peut voir, en fait j'ai représenté les résultats du relevé sonore qui a été fait sur la rue des Lilas. La moyenne qui est représentée par la ligne rouge, ça représente environ 64 décibels. Ça, c'est la moyenne dans une journée qui a été enregistrée à cet endroit. La ligne en vert, c'est tout simplement les niveaux sonores à chaque heure qui ont été enregistrés. Donc, on peut voir que de 21 h à, à peu près, 7 h du matin on est en bas du 64, avec le niveau le plus bas la nuit entre 2 h et 4 h du matin.

160

Ensuite, il y a la pointe du matin, qu'on peut voir facilement ici, la pointe du matin. Une petite pointe à l'heure du midi et finalement le retour le soir. En tout cas, c'est une variation assez normale des niveaux sonores qu'on peut retrouver un peu partout.

165

Bon, ici, vous avez tout simplement quelques exemples comment les niveaux sonores peuvent... ce que ça représente, en fait. Lorsqu'on parle d'une variation de 3 décibels, c'est une variation qu'on peut percevoir, mais qui est à peine perceptible sur une longue période évidemment. Si on nous présente deux sons rapprochés, on peut percevoir peut-être un peu mieux la différence. 5 décibels c'est une variation qui est perceptible.

170

175 En fait, Santé Canada a une façon, une méthode pour évaluer l'impact sonore, qui est
basée sur une variation de 5 décibels. Eux, ils utilisent le pourcentage de gens hautement
dérangés ou très gênés par le bruit, c'est un pourcentage, c'est une variation en pourcentage, mais
180 qui signifie en fait une augmentation de 5 décibels. Il y a plusieurs organismes, je sais qu'en
Ontario aussi ils utilisent beaucoup la différence de 5 décibels pour déterminer s'il y a un impact ou
non.

10 décibels, donc ça représente deux fois... s'il y a une augmentation de 10 décibels, c'est
deux fois plus, c'est donc un son deux fois plus élevé. Et 55 décibels et moins est considéré, pas
seulement par le ministère, en fait, mais par d'autres organismes également, comme un niveau
185 sonore qui est généralement acceptable.

Ici, vous avez tout simplement une échelle pour permettre aux gens de voir un petit peu
dans quel... parce que souvent, dans la vie de tous les jours, on n'a pas de référence à ce que ça
signifie 40 ou 50 ou 60 décibels. En fait, le seuil d'audibilité est de zéro. Ça ne veut pas dire qu'il y
190 a aucun son, c'est que nous, on n'entend rien. 20 décibels, on peut enregistrer ça peut-être dans le
désert ou très, très au nord où il n'y a pas de vent, pas de végétation, pas tellement d'animaux.
C'est très, très bas.

Dans une chambre à coucher, la nuit, généralement on préconise 35 décibels pour avoir
195 un bon sommeil réparateur.

Souvent, dans nos activités de tous les jours, on va être dans un environnement qui va
varier entre 50 et 60 décibels. Tout simplement en écoutant la télé, la radio, on peut atteindre
facilement ces niveaux-là. Et lorsqu'on parle dans un restaurant pas trop achalandé aussi, on peut
200 parler de ces niveaux-là.

Le bruit de la circulation souvent, bien, ça varie évidemment du type de route. Si on est en
bordure d'une autoroute où il y a 100 000 véhicules, c'est sûr que ce n'est pas la même chose que
s'il y a 2 000 véhicules. Mais des niveaux sonores de 70 et plus pour la circulation, on parle
205 vraiment d'autoroutes très, très achalandées. Généralement, peut-être à 20 ou 30 mètres d'une
route où on peut retrouver 5-10 000 véhicules, on parle plus des niveaux entre, aux alentours,
entre 60, 65 décibels.

Au-delà de ça, au-delà de 75, on parle vraiment de bruit industriel. C'est vraiment autre
210 chose, on n'est plus du tout dans le bruit routier. Et au-delà de ça, encore, bien, là, c'est des bruits
très, très élevés qui peuvent endommager même notre ouïe, et il faut mettre des protections. Mais
ce n'est pas ce qu'on retrouve normalement dans un environnement.

Finalement, la méthodologie qui a été utilisée pour réaliser l'étude d'impact sonore, bien
215 évidemment elle est basée sur la politique du ministère. Comment c'est fait? Bon, dans un premier
temps, c'est que le ministère utilise un logiciel de simulation qui a été développé par le
gouvernement américain et qui est utilisé par tous les départements de transport là-bas, mais
également par la plupart des provinces ici au Canada.

220 Ce logiciel s'appelle TNM, c'est *Traffic Noise Model*. C'est un logiciel qui permet, en fait, de calculer le climat sonore qui sera généré par différentes situations. Donc, on peut comme ça comparer la situation actuelle avec différentes situations projetées.

225 Ce logiciel-là permet de prendre en compte différents éléments, c'est-à-dire évidemment la position de la route, le nombre de voies, la largeur des voies, la position des... en fait, on se fait un modèle en trois dimensions. Donc, la position des habitations, la topographie, donc l'élévation des maisons par rapport à la route, évidemment la pente de la route, le type de chaussée, si jamais ce n'est pas du bitume, on peut calculer qu'est-ce que seraient les niveaux sonores avec un béton, par exemple. Et on peut utiliser jusqu'à cinq types de véhicules.

230 Comme je vous ai dit hier, il y a les voitures, les petits camions, les camions de plus de trois essieux et plus, les motos et les autobus. On peut ajouter des types de véhicules, par contre, il faut à ce moment-là mesurer – parce que ce logiciel-là permet de calculer les niveaux sonores, mais c'est parce qu'il y a des courbes d'émission des véhicules qui ont été établies. C'est qu'il y a eu des milliers et des milliers de relevés sonores qui ont été faits par l'organisme qui a développé ce logiciel-là, pour établir quel est le niveau sonore, par exemple, d'une voiture qui va passer à une vitesse constante de tant ou alors si elle est en accélération. Ils ont fait ça pour cinq types de véhicules. Donc, c'est beaucoup, beaucoup de mesures pour établir ces courbes-là qui sont utilisées ensuite pour calculer les niveaux sonores d'un projet. Et il y a la vitesse également, qui rentre en compte.

240 La vitesse – généralement pour une nouvelle route, on va prendre la vitesse qui est affichée. C'est sûr que dans des cas de routes existantes, si la vitesse affichée n'a rien à voir avec la vitesse réelle – moi, j'ai des cas sur l'île de Montréal où souvent la vitesse affichée est de 70, mais les gens ne roulent pas à 70, ils roulent à 100 – alors, on prend la vitesse réelle évidemment à ce moment-là.

250 Mais dans le cas d'une nouvelle route, on assume que la plupart des gens vont rouler à la vitesse affichée, même s'il y a un petit pourcentage qui vont rouler plus vite, ils ne rouleront pas à 20 ou 30 kilomètres de plus. Même s'il y a un petit pourcentage, ça fait varier assez peu, en fait, le niveau sonore qui va être calculé.

255 Donc, c'est le logiciel qu'on utilise. La première étape c'est de réaliser des relevés sonores. Les relevés sonores permettent deux choses : c'est que dans le cas, par exemple, de la montée du Sourire où il n'y a pas de sources importantes de bruit, les relevés sonores permettent d'établir le bruit qui existe. Donc, ça va être notre base de comparaison avec le bruit qu'on va calculer pour le projet.

260 Dans le cas où une route existe et on réaménage une route, les relevés vont servir à valider notre modèle. C'est-à-dire qu'on va faire des comptages en même temps que les relevés sonores, et on va vérifier, par calcul, qu'en utilisant les relevés de comptage, que les niveaux sonores qui sont calculés s'approchent ou sont quand même assez justes par rapport à ce qu'on a mesuré.

265 Donc, on vérifie que notre modèle a été bien construit, mais on ne fait pas des relevés partout pour établir leur climat sonore existant, parce qu'on n'a pas, de toute façon, les ressources et ça serait juste un portrait de cette journée-là en particulier.

270 Les niveaux sonores qui sont calculés par un modèle représentent donc la contribution de la circulation sonore en environnement. Donc, ici, comme dans le cas de la montée du Sourire, le modèle calcule les niveaux qui sont relativement bas, pour la route. Il faut nécessairement ajouter le bruit ambiant, parce qu'à ce moment-là, le bruit de la route ne va pas masquer le bruit ambiant. Si par exemple la route génère 60 puis le bruit ambiant est de 40, bien 60 plus 40, ça fait 60. C'est une mathématique logarithmique, donc le bruit de la route va masquer complètement. Mais dans le cas de la montée du Sourire, on a ajouté le bruit ambiant, ce qui était calculé, parce que c'était des niveaux assez proches.

275 Vous avez ici, c'est tout simplement un exemple de quelle façon les relevés sonores sont réalisés. La plupart du temps, ils sont réalisés à l'aide d'un sonomètre, comme ça, portatif. Parfois, on utilise des stations permanentes, comme celle ici, alimentées par des panneaux solaires. Ça dépend vraiment de la durée des relevés qui sont réalisés.

280 Les niveaux sonores sont généralement calculés pour le rez-de-chaussée, donc à la hauteur d'à peu près un mètre et demi. Mais dans bien des cas, on va aussi calculer les niveaux pour l'étage supérieur ou plus, là, s'il y en a plus. Généralement, à l'étage, les niveaux sonores vont être un petit peu plus élevés qu'au rez-de-chaussée, tout simplement parce qu'on perd de l'effet d'atténuation du bruit par la végétation.

285 Dans le cas présent, les niveaux sonores, sans le projet, ont été comparés à deux scénarios : celui en 2012, donc qui suit la mise en service de la route, et en 2022, 10 ans après. Donc, l'impact a été évalué de cette façon-là.

290 Ensuite, la dernière étape, c'est d'élaborer des mesures d'atténuation si on a jugé qu'il y avait des impacts sonores significatifs qui ont été notés, comme dans le cas par exemple de la rue des Lilas. L'objectif, à ce moment-là, c'est de ramener le niveau sonore le plus près possible de 55, comme je disais tout à l'heure, ou de réduire l'impact à un niveau faible ou non significatif.

295 Voilà, ça termine la présentation sur la façon dont les études sont réalisées. Je ne sais pas si vous avez des questions?

300 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

305 Madame Gamache, d'abord, je pense que vous savez que, bon, ce n'est pas la première
fois qu'on a à discuter de cette politique sur le bruit routier. Peut-être une chose que j'aimerais
peut-être que vous précisiez, c'est on parle de 55 dBA, donc on comprend que c'est pour la voie
de contournement, donc une nouvelle route. Qu'est-ce que dit la politique pour une route
existante? Donc, par exemple, la route 101? Quels sont, à ce moment-là, les seuils à atteindre?
310 Est-ce qu'on garde toujours le 55? Est-ce qu'il y a des seuils différents parce que c'est une route
existante? Je sais que la politique fait des nuances par rapport à une approche corrective.

Mme LINE GAMACHE :

315 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

320 Par rapport à une approche préventive, comme le cas de la voie de contournement. Est-ce
que vous pouvez nous expliquer un peu la nuance entre les deux, pour ce qui est du ministère?

Mme LINE GAMACHE :

325 Oui. Dans le cas de routes existantes, la Municipalité peut adresser au ministère une
demande pour évaluer le problème de pollution, s'il y en a un. Et à ce moment-là, le critère est
différent. C'est-à-dire que le ministère va considérer intervenir si le niveau sonore atteint ou
dépasse 65 décibels en moyenne sur 24 heures. On demande à la Municipalité d'appuyer les
demandes des citoyens, parce qu'elle devra contribuer financièrement à mettre en place des
écrans.

330 Ça, c'est pour les routes existantes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

335 Est-ce que par exemple, parce que rapidement tout à l'heure vous avez montré le niveau
du secteur de la rue des Lilas, j'ai vu rapidement, je pense que c'était autour de 65, est-ce que je
me trompe?

Mme LINE GAMACHE :

340 Bien, 64 environ.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

345 64?

Mme LINE GAMACHE :

350 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

355 Donc, ça voudrait dire qu'à ce moment-là il y aurait une intervention à faire si on s'approche du 65. Donc, si le projet amène un accroissement du bruit, il y aura une intervention du ministère pour le réduire?

Mme LINE GAMACHE :

360 Bien, c'est déjà le cas, en fait. C'est qu'on a jugé à cet endroit-là, près de l'intersection de la 101 et de la nouvelle 117, que le projet amenait un impact sonore qui était significatif.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

365 Est-ce que vous pouvez nous présenter les résultats? Par exemple, si on prend le cas du Lilas, est-ce que vous avez les isophones ou les éléments, les écrans que vous pourriez mettre en place et tout ça?

Mme LINE GAMACHE :

370 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

375 Vous aviez une carte un peu plus claire que ça dans votre étude d'impact. Je ne sais pas si vous pouvez la présenter?

Mme LINE GAMACHE :

380 En fait, je pense que ça serait peut-être plus clair sans les isophones, comme ça on peut voir les niveaux sonores.

385 Ici, le point qui est le plus impacté, qui est le P-1. Actuellement, on a 64 décibels si on ne fait pas le projet. Projetés en 2012, 66; projetés en 2022, 66. Ça, c'est s'il n'y a pas d'intervention, pas d'écran.

Donc, bon, si on prend la première partie de la politique pour les routes existantes, en principe, non, il n'y aurait pas d'intervention, parce qu'on est en deçà de 65 décibels. Mais le projet amène une modification qui entraîne un impact significatif qui doit être atténué.

390 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et la mesure qui est prévue actuellement c'est un mur de deux mètres de hauteur? Est-ce que c'est bien ça?

395 **Mme LINE GAMACHE :**

Oui, qui se termine sur une butte de la même hauteur.

400 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est la bande noire qu'on voit sur l'écran, c'est ça?

Mme LINE GAMACHE :

405 Oui. Bien, en fait, c'est la bande noire, effectivement, et ça se termine sur une butte, ici.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

410 Donc, concrètement, c'est-à-dire que les citoyens, par exemple les résidants de la résidence P-1, donc du lot 50, si je ne me trompe pas – je pense que c'est celui-là – eux vont avoir, en fait derrière leur cour un mur antibruit qui va faire en sorte que le bruit va être réduit de combien?

415 **Mme LINE GAMACHE :**

De 4 décibels.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

420 De 4 décibels.

Mme LINE GAMACHE :

425 Oui. Par rapport à 66, donc 62. Il y aura une réduction par rapport à l'existant d'environ 2 décibels.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

430 Du côté de la voie de contournement, il n'y a aucune mesure à ce moment-là qui est
nécessaire? C'est-à-dire de l'axe de la voie de contournement, donc l'axe du chemin du Golf, est-
ce qu'il va y avoir des mesures qui sont mises en place?

Mme LINE GAMACHE :

435 Ici, vous voulez dire? Ici?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

440 Oui. C'est ça, oui, exactement. C'est plutôt une butte visuelle?

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

445 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça n'a pas un objectif de réduire le son?

Mme LINE GAMACHE :

450

Non, pas vraiment.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

455

Pas vraiment.

Mme LINE GAMACHE :

460 Mais effectivement, ici, bon, il y a un impact parce que les voies se rapprochent et les
véhicules sont en décélération aussi, ce qui fait qu'il y a une augmentation. Mais ici, c'est plus pour
des considérations visuelles à ce moment-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

465

Juste une question, je sais que dans votre politique vous avez, normalement il y a une
petite note de bas de page qui dit que normalement les réductions doivent être d'au moins 7 dBA,
et vous visez à atteindre un niveau de 55. Est-ce que ça s'applique dans ce cas-ci?

Mme LINE GAMACHE :

470

Bon. Pour ce qui est des routes...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

475

Puis en fait, je vais vous dire le reste de ma question : pourquoi un mur de 2 mètres? Pourquoi pas un mur plus haut? Pourquoi ne pas réduire plus que de 4 dBA? C'est un peu le sens de la question.

Mme LINE GAMACHE :

480

Oui. Le 7 décibels en fait s'applique surtout pour les cas de, ce qu'on appelle les pollutions sonores, donc pour les routes existantes. On vise une réduction de 7 à 10 décibels pour que l'investissement en vaille la peine. Si on veut réduire, si on a des niveaux sonores qui atteignent ou dépassent 65, il faut avoir une réduction quand même intéressante pour se rapprocher du 55.

485

Dans le cas d'impact sonore, généralement ce qu'on cherche à atteindre c'est de réduire l'impact à un impact qui sera non significatif, et de le ramener près de 55, évidemment. Mais c'est surtout de réduire l'impact à un niveau qui n'est plus significatif. Alors, l'objectif n'est pas tout à fait le même. Mais je vous dirais aussi qu'il y a des considérations d'impact visuel, parce que si on met un mur de 3 ou de 4 mètres... il faut balancer, finalement, l'impact. La réduction d'impact sonore va créer un impact visuel, et parfois c'est beaucoup plus important pour les gens de garder une certaine visibilité.

490

Ça, c'est souvent des choses qui doivent être discutées aussi avec les riverains, où on veut implanter des écrans.

495

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que ce mur-là actuellement, est-ce qu'il a été présenté aux citoyens, aux résidents? Est-ce qu'ils sont au courant qu'il va y avoir un mur? Est-ce que ça a déjà été abordé?

500

Mme LINE GAMACHE :

Je crois, oui, au cours des séances d'information, mais monsieur Coutu pourrait peut-être...

505

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais c'est beau, on court les séances d'information, mais est-ce que vous êtes allés directement rencontrer chez eux, chaque citoyen, pour bien leur expliquer ce qu'il en était du mur antibruit?

510

M. YVES COUTU :

515 Pour donner suite à cette question-là, non, on n'a pas eu de rencontre personnelle avec
chacun des citoyens. Vous comprendrez que le projet n'ayant pas fait l'objet d'une approbation
officielle, il n'y a pas eu de rencontre à ce titre là. Par contre, il y a eu deux consultations au niveau
du public, de façon générale, et on les a informés que pour réduire l'impact au niveau du bruit qu'il
y aurait un écran et une butte antibruit.

520 **LE PRÉSIDENT :**

525 Mais est-ce que ça ne serait pas, Monsieur Coutu, est-ce que ça ne serait pas plus
logique, même si vous n'avez pas eu le décret, finalement, de rencontrer quand même, pour bien
leur expliquer avant d'obtenir le décret, pour ajuster vos choses, puis faire en sorte que ces
citoyens-là ne soient pas impactés. Parce qu'ils vont subir quand même une augmentation, une
diminution, mais une diminution qui apparaît, bon, à 4 dBA. Madame Gamache nous dit que 3 dBA
ça ne paraît pas; 4 dBA, ça ne paraît pas plus bien, bien, non plus, là, par rapport au bruit ambiant
qui était 66 à l'heure actuelle.

530 Donc, il faudrait que ce soit peut-être un peu plus significatif. Est-ce qu'il y a d'autres
mesures qui peuvent être entreprises pour faire en sorte de réduire de façon significative cet
impact que les citoyens vont subir?

535 **Mme LINE GAMACHE :**

En fait, oui. Il y aurait possibilité de rallonger ou de rehausser le mur pour aller chercher
une atténuation supplémentaire. Mais comme je vous dis, c'est de voir; est-ce que l'impact visuel
est trop important pour les riverains? Ça, c'est des choses qu'on peut voir avec des simulations de
visuels de présence à l'écran. Souvent, c'est par ça que les gens peuvent mieux juger si c'est une
540 mesure d'atténuation qui peut être intéressante pour eux.

LE PRÉSIDENT :

545 Et, est-ce que vous avez des simulations visuelles qui démontreraient l'impact visuel que
pourraient avoir un mur de 2 mètres puis un mur de 3 mètres?

M. BERNARD FOURNIER :

550 Oui. Des simulations visuelles ont été faites dans le cadre de l'étude, pour le secteur de la
rue des Lilas, notamment, mais dans la vue de la dernière résidence et avec la vue sur la butte-
écran. Je ne sais pas si vous voulez qu'on la montre à l'écran?

LE PRÉSIDENT :

555 Oui, s'il vous plaît.

M. BERNARD FOURNIER :

560 Donc, vous avez ici la vue de la résidence, de la rue en fait, de la résidence la plus au sud de la rue des Lilas. C'est la situation actuelle. Donc, ce qu'on voit ici, à l'extrémité sud, c'est le chemin du Golf qui s'en va vers le raccordement de la 101 ici, donc le sud de l'avenue des Lilas, et la situation projetée, maintenant, avec la butte de 2 mètres, toujours de 2 mètres de haut, qui fait une jonction avec le mur-écran à l'arrière de la résidence et qui continue pour masquer tout le

565 Donc, c'est la simulation visuelle qu'on a pour le moment dans ce secteur.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

570 Vous n'avez pas de simulation pour la cour arrière de la résidence? Je veux dire, on ne peut pas voir le mur, le type de mur?

M. BERNARD FOURNIER :

575 Non. Ça n'a pas été fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

580 Ça n'a pas été fait.

M. BERNARD FOURNIER :

585 Mais on a une coupe type, par contre – dans une note qu'on peut vous déposer – sur le mur, à savoir son empattement au sol, la hauteur et ainsi que le croquis de la coupe type de la butte.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

590 Mais quand on parle de mur, est-ce que c'est... d'abord, c'est un mur de béton, j'imagine, que vous allez installer? Je ne sais pas?

Mme LINE GAMACHE :

595 Bien, en fait, il y a plusieurs types de matériaux qui peuvent être utilisés. Effectivement, le béton c'est un matériau courant. Mais pour un mur de 2 mètres, on peut penser à plein de choses, comme même un mur avec de la brique, des pierres...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

600 Donc ça, ce n'est pas encore déterminé au moment où on se parle.

Mme LINE GAMACHE :

605 Non. Ce n'est pas déterminé encore, non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

610 Parfait. Maintenant, ce mur-là va se situer à quel endroit? Donc, dans l'emprise, à la limite d'emprise ou près de la chaussée? À quel endroit il se situe par rapport à la route, à la chaussée?

M. BERNARD FOURNIER :

615 En fait, le mur est à la limite est de l'emprise et ça nécessite, là, la portion de terrain qu'il faut acquérir à l'arrière des résidences, des lots 50, 51, 52, notamment.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

620 Donc, à ce sujet-là, donc en fait vous avez – je sais que dans l'étude d'impact il y avait des valeurs, des superficies qui seraient réduites au niveau de l'emprise des résidants. Peut-être juste, peut-être vérifier, voir, peut-être juste les confirmer ces chiffres-là, s'ils sont toujours valides. Peut-être pas maintenant, mais si vous pouvez juste nous donner les valeurs... ça référerait, je pense, à la page 307, 332. Donc, voir s'il n'y a pas eu de changement depuis l'étude d'impact. Je sais qu'on parlait à ce moment-là d'une réduction de 38 mètres à 27 mètres, si je ne me trompe pas?

625 **M. BERNARD FOURNIER :**

Oui. Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

630 Donc, peut-être juste voir, s'assurer que les chiffres qui sont là, sont...

M. BERNARD FOURNIER :

635 Donc, confirmer les superficies d'acquisition et les marges, les réductions de marge de recul?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

640 Oui, s'il vous plaît. Pas maintenant, parce que là, on sait que vous n'avez pas nécessairement les chiffres en main, mais peut-être nous fournir ça.

LE PRÉSIDENT :

645 Le plus rapidement possible, il va de soi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

650 Est-ce que maintenant on peut aller voir la montée du Sourire, le secteur de la montée du Sourire, comment est-ce que ça se passe au niveau sonore?

M. BERNARD FOURNIER :

655 Excusez-moi, au niveau du bruit?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

660 Oui. Excusez-moi, oui, au niveau du bruit toujours, excusez-moi.

Mme LINE GAMACHE :

665 Vous avez effectivement le secteur de la montée du Sourire. Si on regarde les habitations qui sont les plus près du futur tronçon, donc dans le secteur A existant, on parle de 45, ce qui a été mesuré sur le bruit ambiant moyen sur 24 heures. Projeté, on va prendre le pire cas, projeté en 2022, donc la combinaison du bruit ambiant et de la route, on parle de 48 à ce moment-là, le total pour le secteur qui est ici.

670 Le secteur B, qui est un petit peu plus éloigné, on a toujours 45, mais on parle de 47.5. Mais dans les faits, on va dire 48, c'est la même chose, là. Ensuite le C, on s'éloigne un petit peu, on est à 47. Donc, ça reste quand même en bas de 50 décibels, ce qui est considéré comme un climat sonore quand même qui est faible. C'est sûr que les gens vont percevoir la route au loin, mais ça va être quand même faible.

LE PRÉSIDENT :

675

Et si jamais il y avait le développement résidentiel qui s'en irait vers la future voie de contournement, éventuellement, si le gouvernement du Québec acquiesce à la demande, est-ce que ça vient augmenter de beaucoup ou ce serait sensiblement le même bruit, là, alentour de 47, 48, 46?

680

Mme LINE GAMACHE :

Donc, si effectivement, ici, le secteur se développe et est bâti, ce qui va arriver en fait, c'est que le bruit ambiant risque d'augmenter à cause du bruit de voisinage, le va-et-vient des voitures, le bruit fait par les gens qui travaillent autour de leur maison et tout ça. Donc, on peut avoir un bruit ambiant qui va être un petit peu plus élevé.

685

Bon, je sais qu'ici il y a une topographie un petit peu... c'est pas plat, là, mais les maisons qui vont se construire peuvent, en partie, bloquer le bruit qui provient de la route pour les maisons qui existent ici, dans ce secteur-là. Mais c'est sûr que pour les nouvelles habitations, le niveau sonore de la route sera plus élevé.

690

LE PRÉSIDENT :

Plus élevé de combien de décibels, grosso modo?

695

Mme LINE GAMACHE :

Bien, évidemment, ça dépend de la distance, mais on peut parler peut-être, si on se rapproche vraiment, disons à 100 mètres de la route, peut-être qu'à ce moment-là ce sera 50 décibels, la contribution de la route.

700

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste pour bien, bien, bien comprendre. En fait, si je vais un peu dans le même sens que la question, mais j'y vais à l'envers, c'est-à-dire que si, en fait si le niveau 55 c'est le seuil à ne pas dépasser, à ce moment-là est-ce que l'isophone de 55, il se situe où par rapport à l'emprise? En fait, les résidences vont pouvoir se construire jusqu'à quelle distance de la route pour ne pas, finalement, être dans une zone qui est supérieure au seuil de gêne de 55 dBA?

705

710

Mme LINE GAMACHE :

Oui. Ça, on retrouve ça dans l'étude, mais je pense que ça va prendre... Parce que je ne sais pas si on peut montrer la figure. Ça ne sera pas long.

715

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

720 Parce que c'est bien ça. Si on comprend bien, c'est que 55, ça se trouve à être le seuil pour une nouvelle infrastructure routière. Donc vous, vous demandez, vous dites, en fait : nous, on ne prévoit pas de mesure dans ce cas-ci parce qu'on est en deçà du 55, mais on demande aussi, à l'inverse, aux municipalités, j'imagine, de ne pas non plus vous approcher de manière à ce qu'on soit obligé d'intervenir. Alors, je pense qu'il doit y avoir un certain...

Mme LINE GAMACHE :

725 Oui, effectivement. Mais en fait, on retrouve cette partie-là dans notre politique. On demande aux municipalités qui développent des secteurs résidentiels en bordure de route, de respecter, bien enfin, de ne pas bâtir au-delà de l'isophone de 55 décibels. Ou, si elles le font, de prévoir des mesures d'atténuation; soit de mettre des buttes ou parfois ils vont mettre un secteur commercial ou industriel entre les maisons et la route pour bloquer le bruit. Mais effectivement, on demande aux municipalités de prévoir tout ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

735 Dans ces cas-là, c'est les municipalités qui interviennent. Est-ce que vous, comme ministre, est-ce qu'il y a un partage de coûts qui se fait ou si ça devient à la charge entièrement de la municipalité quand elle s'approche d'une route?

Mme LINE GAMACHE :

740 Si c'est une route qui est existante et que la municipalité décide de construire, c'est à la charge de la municipalité de mettre des mesures d'atténuation. À moins que dans le cas d'une nouvelle route qu'on prévoit, que déjà le lotissement soit fait, que le projet est annoncé et tout ça, ça, on le considère. Mais sinon, c'est la municipalité qui doit prendre en charge les mesures.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

750 Peut-être une question à monsieur Coutu, parce qu'en même temps, si jamais il y avait, en tout cas, je sais que vous êtes encore dans l'étape préliminaire au niveau des plans profils, s'il y avait des surplus de matériaux, de déblai, est-ce que c'est envisageable pour vous, supposons d'au lieu de le sortir du site, peut-être de penser déjà à des écrans, des murs... pas des murs, mais des buttes, soit pour le visuel, soit pour le bruit? Est-ce que c'est envisageable?

M. YVES COUTU :

755 Alors, Monsieur le Président, effectivement c'est une chose possible. Présentement, on est en excédent de matériaux de déblai. Alors, ça peut être une chose qui peut être quand même à regarder. Mais pour l'instant, ce n'était pas envisagé, parce que comme on vient de le dire, on est bien en dessous du niveau de 55 décibels.

760 Il faudrait peut-être vérifier aussi au niveau de la capacité portante des sols. On a parlé hier de capacité ou de secteurs de faible capacité portante, si les techniques de construction nécessitent des contrepoids ou quoi que ce soit – je ne m'aventurerai pas au niveau technique, là –, mais il faudrait aussi concilier tout ça, pour ne pas créer un problème additionnel aussi.

765 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais c'est quelque chose qui peut être envisageable selon l'avancement des plans et devis, vous allez pouvoir voir plus, être en mesure de vérifier ces possibilités-là?

770 **M. YVES COUTU :**

Effectivement. L'état d'avancement, pour l'instant, ne nous permet pas de dire... mais avec les informations qu'on a actuellement, c'est une chose possible.

775 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce qu'on peut revenir sur les isophones? Vous êtes prêts? Pour la carte des isophones, vous êtes prêts à la présenter?

780 **M. YVES COUTU :**

Est-ce que je peux juste ajouter une chose?

LE PRÉSIDENT :

785

Oui, allez-y. Vous avez un complément?

M. YVES COUTU :

790

Ce que j'aimerais peut-être ajouter aussi, en termes de bruit, ce qui est intéressant de savoir – puis peut-être qu'on pourrait mettre à l'écran les sentiers de motoneiges et de quads? Là, on parle de bruit. Alors, ce qui est intéressant de savoir, c'est qu'hier on a présenté la carte de sentiers au niveau des vélos, qui étaient situés à proximité du quartier, qui étaient situés entre le quartier et la voie future, entre le tracé actuel, et ce qui est prévu dans ce secteur-là, c'est que les sentiers de motoneige – là, on a les sentiers de quad – ce qui est en ligne continue rouge, c'est ce qui est existant. Vous voyez au nord du Lac Osisko, ce qui donne accès au centre-ville, et puis ce qui est en ligne pointillée rouge, c'est ce qui est projeté.

795

800

Donc, ce qui est prévu c'est de localiser les sentiers de motoneige et de quad à l'est du tracé actuel, ce qui va permettre de réduire les sources de bruit actuel. Parce qu'actuellement... oui. Actuellement, vous voyez le tracé pointillé rose, c'est l'utilisation que les quads, c'est-à-dire c'est l'endroit où est-ce que les quads circulent.

805 Alors, on va prendre entente avec le club pour localiser, puis de concert avec la Ville, pour localiser le tracé quad à l'est du tracé, ce qui va permettre d'atténuer l'impact au niveau du bruit. Et le sentier de motoneige est un peu sur le même principe.

LE PRÉSIDENT :

810 Monsieur Coutu, tant qu'à parler des quads – puis on va revenir à vous, Madame Gamache, pas longtemps après – les coûts afférents à la réalisation du sentier pour les VTT, pour les quads, est-ce que ça fait partie de votre projet ou, à ce moment-là, il y a une partie des sommes qui seront payées par le Club?

815 **M. YVES COUTU :**

820 Sur cette partie-là, je vais inviter madame Leblanc à venir vous en faire part. D'ailleurs, à ce sujet-là, madame Leblanc pourrait aussi vous parler des sentiers de motoneige. D'ailleurs, ce que vous voyez à l'écran présentement, c'est la carte du sentier de motoneige. Je ne sais pas si vous voulez qu'on... peut-être prendre quelques instants pour parler des deux, pour bien se situer dans... parce qu'hier, on a parlé des sentiers de vélo, et puis je pense que madame Leblanc est plus en mesure de vous décrire, de façon plus exacte, le tracé futur.

825 Mais ce qu'il faut retenir derrière tout ça, il y a un principe qu'on a mis de l'avant. C'est qu'on a conservé les vélos, évidemment, plus près du quartier, entre le quartier et le tracé actuel, et tout ce qui est plus bruyant, à l'est du tracé. Je pense que le principe devrait, en principe, satisfaire les gens.

LE PRÉSIDENT :

830 En fait, vous éloignez le bruit du quartier résidentiel.

M. YVES COUTU :

835 Le plus possible du quartier.

LE PRÉSIDENT :

840 On vous écoute, Madame.

Mme NATHALIE LEBLANC :

845 Oui. Bonjour, Monsieur le Président. Effectivement, ce qu'on voit en ligne complète autour du lac, le bleu, c'est les motoneiges, puis les VTT, c'est un peu la même chose. Et puis le bleu pâle, ce qu'on voit en ligne discontinue, c'est le sentier existant de motoneige qui emprunte une partie du sentier vélo. En tout cas, au départ, ceux qui sont venus les premières fois, il n'était pas positionné exactement là, on l'a déplacé, comme disait monsieur Coutu. La partie en bleu pâle, on

a décidé de la déplacer vers l'est pour, enfin, atténuer le bruit puis les nuisances du sentier motoneige.

850

Votre question c'était : est-ce que le ministère va défrayer les coûts de ce sentier-là? En fait, pour le vélo, le ministère s'appuie un peu sur la politique sur le vélo pour payer les coûts de la totalité du sentier vélo. Pour les motoneiges, quads, c'est un peu différent. C'est que le ministère s'engage à déboursier ou à dédommager les clubs pour les parties en pâle, le rose pâle puis le

855

bleu pâle, que l'on devra déplacer. Donc, ça sera évalué, le nombre de kilomètres, et puis nous on va déboursier pour relocaliser le sentier. Mais ce qui n'était pas là avant, nous n'allons pas déboursier pour ce qui n'était pas existant avant.

Par contre, on a avec la Ville une concertation pour avoir un peu... essayer de faire une logique comme ça, pour essayer d'imbriquer un peu les sentiers pour atténuer, entre autres, le bruit et autres inconvénients possibles.

860

LE PRÉSIDENT :

Donc, à ce moment-là, si les clubs de motoneige et de quad n'ont pas les sous requis, ils ne feront pas la piste autrement, c'est ça que je comprends?

865

Mme NATHALIE LEBLANC :

Bien nous, on va payer pour. Toute la partie en bleu pâle, nous on va déboursier pour ça. Mais nous, ce n'est pas notre engagement de reconstruire la piste. Mais nous, on va comme déboursier, on va payer pour la partie qu'on va relocaliser.

870

LE PRÉSIDENT :

Mais en bleu pâle ou bleu foncé?

875

Mme NATHALIE LEBLANC :

Le bleu pâle.

880

LE PRÉSIDENT :

Le bleu pâle c'est l'existant, c'est ça?

885

Mme NATHALIE LEBLANC :

C'est l'existant que l'on doit... parce qu'on avait d'autres problématiques. Avec le bruit, ici, à cet endroit-là, on avait de la difficulté à traverser de manière sécuritaire, ici, au carrefour giratoire, pour rejoindre le bureau d'information touristique.

890

LE PRÉSIDENT :

Donc, si je comprends bien, en fait, ce qui était existant à l'heure actuelle...

895

Mme NATHALIE LEBLANC :

Ça, ici, c'était existant ici, là.

900

LE PRÉSIDENT :

... vous le remplacez et vous défrayez pour ça ici?

Mme NATHALIE LEBLANC :

905

Ici, on va calculer le nombre de kilomètres qu'on doit déplacer, ici, jusqu'ici, au carrefour giratoire, puis nous on défrayera les coûts que ça coûtera pour le relocaliser ici. Puis on va probablement payer pour la traverse ici, pour que les gens puissent accéder au sentier qui est déjà existant.

910

LE PRÉSIDENT :

Et donc à partir de la connexion ou de l'intersection, si on veut, ici, tout ce qui va vers le nord, ça serait aux frais du club quad, c'est ça?

915

Mme NATHALIE LEBLANC :

Oui. Mais ça ici, c'est existant déjà. La motoneige a quand même un sentier pas mal – si on veut le tourner jusqu'en haut, là, la partie nord, là? Regardez, ça continue ici. Eux autres ont un sentier qui est quand même existant pas mal, là. Ici, c'est sûr qu'avant ils traversaient ici. Maintenant, nous, on pense que c'est plus sécuritaire s'ils traversent ici, là. Ça fait que là, ici, il y a le sentier, puis là ici c'est en négociation, la partie. On ne sait pas encore où ça va passer.

920

LE PRÉSIDENT :

925

O.K. Donc, la partie existante, ici, va être remplacée par ça, ici, jusque-là à peu près – grosso modo, c'est ça que je comprends – qui va être défrayé par le ministère; même chose, cette partie-là, ici, va être remplacée par ça?

930

Mme NATHALIE LEBLANC :

Ici, le problème est différent, c'est que le sentier n'existera plus, mais c'est pas tellement à cause de la voie de contournement, c'est à cause des droits de passage. Ici, comme le sentier traverse le parc industriel, il y avait des problématiques de droit de passage pour continuer ici puis traverser la route. Donc, en tout cas, on regarde un peu avec la Ville pour trouver un autre tracé

935

qui serait plus permanent, mettons, pour avoir des droits de passage plus permanents dans le sentier, pour aller sortir ici, à la lumière, d'une manière plus sécuritaire, là.

LE PRÉSIDENT :

940

Pas d'autres questions pour l'instant. Merci, Madame. Madame Gamache, si vous voulez bien venir finir votre tableau de tantôt?

Mme LINE GAMACHE :

945

Bon. Ici, on peut voir les lignes en couleur, ça représente ce qu'on appelle les isophones. C'est des lignes de même niveau sonore. La ligne bleue représente la limite du 50 décibels. Donc, qui est du côté ouest de la piste cyclable qui est ici, le petit tracé pâle. Le 55 c'est la ligne en vert ici, donc qui est à peu près au niveau de la piste cyclable. Je n'ai pas la mesure, mais je pense qu'on pourrait vous fournir la distance par rapport à...

950

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Par rapport au vert.

955

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

960

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parfait. Ce que vous nous présentez, c'est la situation en 2011 ou 2022?

Mme LINE GAMACHE :

965

Celle-ci c'est 2022.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

970

2022.

Mme LINE GAMACHE :

Dans le pire cas, dans 10 ans. Donc, 10 ans après l'ouverture de la route.

975

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

10 ans après l'ouverture, et c'est basé à ce moment-là sur les débits de véhicules qu'il y aurait à ce moment-là, selon les estimations, les simulations que vous avez...

980

Mme LINE GAMACHE :

Effectivement.

985

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Bon. Donc, ça m'amène peut-être à une autre question, la question du suivi. Donc, il va y avoir un suivi qui va être fait, dans l'étude d'impact on parle d'un suivi d'un an, je pense, un an - cinq ans. Expliquez-nous un peu comment ça va se faire, de quelle manière que le suivi va se réaliser dans les deux secteurs, principalement, dont on a discuté, le secteur de la rue des Lilas et celui de la montée du Sourire.

990

Mme LINE GAMACHE :

Bon. De façon générale, lorsqu'on a à faire des suivis suite à la construction, à la réalisation d'un projet, effectivement, c'est une période d'un an après l'ouverture et cinq ans. Pourquoi un an après l'ouverture? Tout simplement parce qu'on attend que les débits se soient un peu stabilisés.

995

1000

Donc, ce qui est fait, c'est qu'on va aller faire des relevés sonores à proximité des secteurs qui sont les plus touchés par la nouvelle route; en même temps, des comptages pour évaluer est-ce que les projections de circulation se réalisent ou non. Et ça va nous permettre aussi de vérifier par calcul, faire des estimations.

1005

C'est ce qu'on fait la première année. Donc, des relevés pour vérifier, est-ce que l'impact qu'on a anticipé s'est réalisé ou non. Si l'impact est plus élevé, normalement on peut essayer de corriger le tir, voir si on peut mettre en place des mesures d'atténuation supplémentaire. C'est ce qu'on propose dans le suivi.

1010

Et on refait la même chose cinq ans plus tard. Cinq ans plus tard, c'est vraiment plus pour voir si la progression de circulation a amené un impact sonore plus grand. Ça peut arriver parfois qu'on fasse des projections et finalement la route, le débit soit plus important que prévu.

1015

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dites-moi, le suivi, est-ce que c'est le même principe que quand vous avez fait la simulation du niveau actuel ou futur? Est-ce que c'est basé encore une fois sur un logiciel de simulation ou si c'est basé sur les mesures prises sur le terrain? De quelle manière est-ce que c'est...

1020 **Mme LINE GAMACHE :**

Bon. On fait les deux. C'est parce que c'est sûr que lorsqu'on va prendre une mesure sur le terrain, si on y va une journée, c'est un portrait de cette journée-là. C'est sûr que si les débits sont relativement constants, c'est quand même un portrait assez fiable. Mais généralement, à moins qu'on laisse une station là pendant une semaine ou deux pour avoir une meilleure idée de comment les niveaux sonores fluctuent, on va plutôt suggérer de faire des simulations, effectivement. On va établir une carte du climat sonore existant, mais à partir des calculs validés par les relevés qui ont été faits sur le terrain et les débits qui vont être... parce qu'il va y avoir des compteurs qui sont proposés.

1030

Donc, on va demander à ce moment-là d'avoir un débit journalier moyen, estival. C'est ce qu'on utilise dans nos calculs. Donc, le débit d'une journée moyenne en période d'été, qui généralement est le débit le plus élevé dans l'année, et c'est à cette période-là aussi que les gens vont être plus dérangés par le bruit.

1035

Donc, pour établir les cartes du climat sonore, on utilise vraiment un logiciel.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1040

C'est les deux méthodes qui sont utilisées pour les suivis?

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

1045

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Maintenant, quand un citoyen a, par exemple, a des plaintes à adresser – par exemple, supposons, si un citoyen considère que le niveau dépasse, il trouve que c'est une nuisance, est-ce qu'il y a une façon, est-ce que le ministère reçoit les plaintes? Est-ce qu'il gère les plaintes qui sont faites par rapport aux citoyens? Comment ça fonctionne? Ou si c'est les municipalités qui reçoivent la plainte et qui faut qu'ils vous transfèrent la plainte? Comment ça fonctionne à ce niveau-là?

1050

Mme LINE GAMACHE :

1055

Je vous dirais que ça dépend du type de plainte. Si c'est une plainte qui concerne une route existante, généralement on va demander au citoyen de s'adresser à sa municipalité qui, elle, nous... c'est parce que si ça concerne une route existante, mettons en dehors d'un projet comme celui-là, la Ville sera interpellée éventuellement à financer, en partie, les mesures d'atténuation qui seront mises en place.

1060

Donc, généralement, on ne va pas traiter une plainte d'un citoyen, on va demander que la ville appuie le citoyen dans sa demande.

1065 Si ça concerne des éléments, par exemple, je ne sais pas, un trou, une fissure sur la chaussée qui génère du bruit, à ce moment-là c'est directement le ministère. Nous, on va faire une intervention pour corriger la situation.

1070 C'est vraiment, ça dépend du type de plainte.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1075 Mais dans le cas qui nous concerne, on parle de route nationale. Donc, j'imagine que c'est le ministère qui prend charge de ces plaintes-là? Bien, je comprendrais sur un réseau où c'est municipale, mais quand c'est un réseau national... parce qu'imaginons une situation où est-ce qu'un citoyen du quartier des Lilas veut faire une plainte, il entend du bruit... honnêtement, ce n'est pas simple de comprendre, est-ce que c'est une route du ministère, de la ville? « J'appelle-tu la ville? »

1080 Là, on est sur une voie de contournement qui est une route, une nouvelle route, la 101 qui est une route existante, par contre, les deux sont nationales, les deux sont sous la juridiction du ministère. J'essaie de voir, ce n'est pas évident ce que vous me dites comme...

Mme LINE GAMACHE :

1085 Bon. C'est-à-dire que les plaintes qu'on reçoit concernent généralement les autoroutes ou les routes sous juridiction du ministère. Mais comme je vous dis, pour les routes existantes, la Municipalité... Bien, c'est vrai qu'ici on a une route nationale, mais quand même, je prends n'importe quelle autoroute, que ce soit la 30 ou Métropolitain, n'importe quoi, on demande aux citoyens s'ils ont une plainte concernant la circulation normale qu'il y a là, qu'ils jugent que c'est trop élevé, ils doivent s'adresser à leur municipalité.

1095 Dans ce cas-ci, si ça concerne le projet qui est réalisé puis que les gens trouvent que c'est vraiment trop élevé, bien, ça sera à nous, dans le suivi, de vérifier effectivement : est-ce que l'impact qu'on a anticipé était plus élevé? À ce moment-là, il faudra déterminer quelle sera – et ça, c'est des choses qu'on spécifie dans le suivi – quelle sera la mesure qui sera mise en place ou l'action qui sera prise si jamais l'impact sonore est plus élevé que ce qu'on pensait au départ. Mais ça, c'est plus dans le suivi.

1100 En fait, je vous dirais que si le citoyen, suite à la réalisation du projet, se plaint du bruit, il pourra peut-être demander à voir le suivi qui a été fait, puis qu'est-ce que ça a donné comme résultat. Mais c'est une autre procédure, c'est différent.

LE PRÉSIDENT :

1105

Madame Gamache, j'essaie de comprendre. Vous dites qu'il faut que le citoyen adresse la plainte à la municipalité et que s'il y a des correctifs à faire, la municipalité doit défrayer quelque chose. Mais la route 101, à l'heure actuelle, elle est existante. Donc, s'il y a une augmentation du bruit sur une route existante, pourquoi que la municipalité devrait voir à mettre des sous là-dedans pour atténuer le bruit, alors que la municipalité n'est aucunement responsable? Elle n'a aucune responsabilité sur cette route nationale là. Et on comprendra aussi que les résidences qui sont là, elles ne se sont pas installées après la route, la route 101, elles étaient là bien avant.

1110

Donc, j'ai de la difficulté à comprendre le raisonnement qu'il faut absolument que ça passe par la Ville.

1115

Mme LINE GAMACHE :

C'est la politique qui a été adoptée par le ministère, et ça vaut pour toutes les autoroutes qu'on retrouve au Québec ou les routes qu'on retrouve au Québec.

1120

Moi, j'ai des cas sur l'Île de Montréal où effectivement les citoyens me disent la même chose que ce que vous venez de me dire : « Pourquoi est-ce que ma ville devrait payer puisque ce sont des gens d'un peu partout qui se promènent sur l'autoroute 20 et qui viennent polluer devant ma maison? » Mais c'est la ligne que le ministère a adoptée il y a 10 ans dans sa politique. C'est ainsi.

1125

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Madame Gamache. Et, Monsieur Coutu, la présentation de madame Gamache évidemment sera déposée, ainsi que les acétates qui vont de pair.

1130

Maintenant, je vais inviter madame Monica Bergeron à se présenter à l'avant, s'il vous plaît. Madame Bergeron n'est pas là? Monsieur André Poulin. Bonsoir, Monsieur Poulin.

1135

M. ANDRÉ POULIN :

Bonsoir, Monsieur le Président. Moi, j'ai regardé sur le tracé prévu, et j'ai remarqué qu'il n'y avait pas d'accès public au lac Rouyn. Et je me demandais si c'était un oubli volontaire ou...?

1140

LE PRÉSIDENT :

En fait, il y a quelqu'un qui est venu poser la même question cet après-midi, vous n'étiez pas là. Je pourrais vous dire : vous lirez les verbatim quand ils vont sortir, mais de toute façon, je pense qu'on va laisser à monsieur Coutu le soin d'y répondre de nouveau.

1145

M. YVES COUTU :

1150 Alors, effectivement, la même question nous a été posée. On a été, en quelque sorte, informé il y a quelques semaines, sinon quelques jours, qu'il y avait une utilisation particulièrement pour la chasse aux canards, pour l'accès au lac Rouyn.

1155 Alors, je vous dirais qu'initialement, dans la préparation du projet, c'est une information qu'on n'avait pas. On savait qu'il y avait déjà eu un accès, mais cet accès-là n'était plus utilisé. D'ailleurs, la Ville avait mis des blocs de béton pour empêcher l'accès. Et la Ville, dans le temps, plutôt à l'automne, lors de la période de la chasse aux canards, permettait, pendant quelques semaines, l'ouverture, pour l'accès au lac Rouyn, pour accéder avec des chaloupes, entre autres, je pense.

1160 Alors, nous, c'est une information qu'on ne possédait pas. Alors, on va discuter avec la Ville à ce niveau-là, voir s'il n'y a pas d'autres possibilités pour y avoir accès soit au pourtour du lac Rouyn ou de d'autres façons.

M. ANDRÉ POULIN :

1165 C'est bien. Parce que je tiendrais seulement qu'à mentionner, là, qu'en tant que sauvaginier, le lac Rouyn a une importance certaine au niveau de la perpétuation de nos activités de chasse. On a appris aussi tout à l'heure que la pêche peut aussi se faire et non pas seulement que la pêche aux meuniers. On pratique à l'heure actuelle la pêche au lac Osisko. On initie des jeunes Ça fait que je pense que si on peut avoir une activité, une autre activité, une possibilité d'activité sur le lac Rouyn au niveau de la pêche, il va falloir penser à redonner un accès et pas seulement que pendant quelques semaines.

LE PRÉSIDENT :

1175 Monsieur Poulin, c'est moi...

M. ANDRÉ POULIN :

1180 Parfait. Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

1185 Je comprends que peut-être vous connaissez bien monsieur Coutu, mais c'est à moi que vous devez vous adresser.

M. ANDRÉ POULIN :

1190 Mais c'est parce que monsieur Coutu avait répondu. Mais principalement, c'est ça. C'est
qu'on regarde au niveau des accessibilités. Je pense que l'accessibilité va devoir se faire 12 mois
par année. Si on parle que la qualité de la pêche s'améliore à l'heure actuelle, les études qui sont
faites à l'heure actuelle au lac Osisko disent que le poisson est consommable, possiblement que le
lac Rouyn, vous pouvez être certain qu'on va demander à avoir des études au niveau de l'analyse
1195 de la qualité de la chaire du poisson. La sauvagine qui est là, est déjà très bonne, elle est
recherchée par les sauvaginiens du secteur. Ça fait que pour nous, ça va être, en tant que
chasseurs, quand je dis nous, c'est au niveau de la population des chasseurs de Rouyn-Noranda,
ça va être important.

1200 L'autre chose, c'est que s'il y a une fermeture, j'ose espérer qu'il va y avoir une
consultation. Je suis membre des quatre regroupements au niveau régional et provincial, soit de
l'association de la Table faune régionale, de la Fédération québécoise des chasseurs-pêcheurs, et
de la Fédération québécoise au niveau provincial, et en aucun temps on a été consulté pour nous
demander notre avis, à savoir si on devait donner ou pas d'accès pour la continuité de ces activités
de chasse et de pêche.

1205 Ça fait que j'espère que notre demande, la demande va être prise au niveau du sérieux
qu'elle mérite et que ces activités-là vont pouvoir aussi continuer.

LE PRÉSIDENT :

1210 En fait, la décision ne relève pas de la commission, mais bien, je dirais, de la Ville de
Rouyn-Noranda. Je pense que monsieur Monfette a pris bonne note de vos commentaires. Je
pensais qu'il y avait une question au bout, il n'y a pas de question. Donc, votre opinion...

1215 **M. ANDRÉ POULIN :**

Bien, la question, vous m'avez répondu par monsieur Coutu, qu'il y avait eu déjà une autre
personne qui avait posé, que je n'étais pas au courant. Moi, ce que j'avais constaté, c'est qu'il n'y
avait pas d'accès qui était prévu, alors qu'il y en a une présente, et je voulais savoir pourquoi.

1220

LE PRÉSIDENT :

Parfait. De toute façon, monsieur Coutu... Oui, Monsieur Coutu, avez-vous un complément
d'information?

1225

M. YVES COUTU :

1230 J'aimerais seulement ajouter que selon l'information qu'on a, et c'est encore le cas, il n'y a pas d'accès qui est utilisé officiellement. Il y a une ouverture qui est faite par la Ville pour l'utilisation, pour la chasse aux canards à l'automne. Alors, pour nous, il n'est pas dans nos intentions de prévoir un accès le long du tracé actuel. On va regarder avec la Ville s'il y a d'autres possibilités pour accéder au lac Rouyn.

LE PRÉSIDENT :

1235 Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Avez-vous une autre question, Monsieur Poulin?

M. ANDRÉ POULIN :

1240 Non, merci.

LE PRÉSIDENT :

1245 Merci beaucoup. Monsieur Ghislain Fontaine s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Fontaine.

M. GHISLAIN FONTAINE :

1250 Bonsoir! Monsieur le président, est-ce que ce serait possible de revoir le schéma qu'on a vu hier à la demande de madame St-Pierre, concernant l'accès de la rue des Lilas au chemin du Golf?

LE PRÉSIDENT :

1255 Certainement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Excusez, est-ce que vous voulez voir celui où il y avait déjà une bretelle?

1260 **M. GHISLAIN FONTAINE :**

Oui, la bretelle d'accès au carrefour giratoire.

M. YVES COUTU :

1265 Si j'ai bien compris, c'est l'accès l'entrée-sortie?

M. GHISLAIN FONTAINE :

1270 Oui.

M. YVES COUTU :

1275 La deuxième alternative qui était à l'étude et qui n'a pas été, évidemment, retenue. O.K.
Alors, c'est bien celle-ci?

M. GHISLAIN FONTAINE :

1280 Monsieur le Président, j'aimerais qu'on m'explique en quoi qu'il y a un point de conflit avec
les cyclistes et usagers par rapport à l'accès?

LE PRÉSIDENT :

1285 Parfait. Nous allons aller voir monsieur Coutu.

M. YVES COUTU :

Alors, Monsieur le Président, je vais laisser mon collègue Jocelyn donner suite.

1290 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

1295 Donc, pour répondre à la question, présentement ici il y a des usagers le long du
boulevard Saguenay, cyclistes et piétons. Il n'y a pas d'ouverture ici, il n'y a pas d'entrée de
véhicules actuellement. Cet élément, cet accès est inexistant, donc il est ajouté. Donc, les usagers
ici qui n'avaient pas de véhicules qui les rencontraient, dans le futur, ce serait le cas.

1300 Également, il y a des traverses à prévoir pour les usagers ici, piétons, cyclistes, qui vont
s'en aller vers d'autres sentiers dans cette direction. Si le tout était fermé en cul-de-sac, ce point de
conflit là n'existerait pas également. Donc, ce sont les points de conflit.

1305 Puis on rappelle aussi, juste des réponses aux questions d'hier. On a une médiane ici
qu'on doit prolonger également pour aller empêcher qu'il y ait des gens qui s'aventurent en sens
inverse dans cet accès unidirectionnel, et ça amène, ça, un empêchement d'accès pour les
résidences qu'il y a ici. Un empêchement physique.

M. GHISLAIN FONTAINE :

1310 Puis suite à la réponse, Monsieur le Président, j'ai de la misère à comprendre pourquoi le
conflit, parce que si on regarde le boulevard Saguenay aller jusque quasiment au nord complet, la
piste cyclable passe là. Il y a des entrées de cour, il y a des entrées de rue. Est-ce qu'ils sont en
conflit eux autres aussi? Je veux dire, en quelque part, il y a des autos qui passent partout, là.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coutu?

1315

M. YVES COUTU :

Alors, ce que j'aimerais ajouter à ça, c'est qu'on a présentement une solution qui est plus sécuritaire, qui n'ajoute pas de points de conflit. C'est évident que sur le boulevard Saguenay, on a des endroits, oui, qui existent où est-ce qu'on a des points de conflit, mais le but n'est pas d'en ajouter, évidemment. Alors, quand on a une solution qui ne fait pas en sorte qu'on ajoute des points de conflit, évidemment c'est souhaitable.

1320

Alors, la solution via la rue Landry permet aux citoyens d'accéder boulevard Saguenay via un système de feux de circulation qui est sécuritaire. Alors, évidemment, pour nous, en tant que concepteur, c'est une solution qui est souhaitable à ce niveau-là parce que c'est sur le plan de la sécurité et même sur le plan de la fluidité, c'est plus sécuritaire.

1325

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1330

M. GHISLAIN FONTAINE :

Est-ce qu'on parle au point sécurité pour les cyclistes et les piétons? C'est bien ça?

1335

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coutu?

1340

M. YVES COUTU :

Absolument.

1345

M. GHISLAIN FONTAINE :

Est-ce que je peux continuer sur une autre intervention?

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr. Vous êtes le dernier, puis il y a personne d'autre... oups! Je m'excuse, il y a quelqu'un d'autre, mais je vous en laisse deux autres.

1350

M. YVES COUTU :

1355

Monsieur le Président...

M. GHISLAIN FONTAINE :

1360

Monsieur le Président, est-ce que je peux avoir un pointeur?

LE PRÉSIDENT :

1365

Oui, si vous pouvez venir le chercher, s'il vous plaît? Oui, Monsieur Coutu, allez-y.

M. YVES COUTU :

1370

Est-ce que je pourrais juste ajouter un élément d'information à la question d'avant? Quand on me pose la question sécurité au niveau des cyclistes et des piétons, mais évidemment aussi au niveau des usagers. Parce que pour s'insérer et pour sortir au niveau de l'accès du boulevard Saguenay, l'accès est beaucoup plus sécuritaire via un feu de circulation que les accès proposés dans le scénario actuel. Alors, c'est à tous les points de vue.

LE PRÉSIDENT :

1375

Parfait, merci. Oui, Monsieur?

M. GHISLAIN FONTAINE :

1380

Monsieur le Président, il y avait, au niveau des scénarios, la possibilité d'accès à la rue des Lilas. Il n'y avait pas seulement celui-là, il y avait aussi la possibilité de partir d'ici, la rue des Lilas, et faire un accès directement sur le carrefour giratoire en entrée seulement. Et on avait également demandé de... la partie d'ici n'était pas comme ça, elle était sur l'autre sens, avec un accès double ici, et faire le retour, mais en entrée de la rue des Lilas, point à la ligne.

1385

1390

Il y avait cette option-là qu'on avait donnée également, et elle, elle n'a pas été sortie, Monsieur le Président. Et selon moi, celle-là est de loin plus économique avec zéro conflit. En tout cas, moins de conflits que ce qu'on voit là avec la partie sur le boulevard Saguenay. Mais je ne comprends pas qu'on ait pas... parce qu'ici, là, en entrant directement sur le carrefour giratoire en rond, ici, on ne dérange absolument rien et on ne déroge pas non plus à ce qu'on nous avait dit à l'époque, qu'on ne pouvait pas faire quatre sorties. Par contre, on peut avoir une entrée additionnelle qui ne dérange absolument pas parce qu'il n'y a pas de trafic qui peut rentrer par là, puis se ramasser avec des camions dans la rue des Lilas qui se ramasse cul-de-sac.

1395 Et en même temps, avec le problème qui est survenu hier avec Lamothe, il y a moyen de
faire quelque chose au bout de ça. Ça n'a comme pas de bon sens qu'on se ramasse dans un
petit quartier tranquille et qu'on vienne nous dire : « Bien, on vous débouche là-bas, puis à l'avenir
vous allez faire le tour pour aller en ville. » Et ça, ce n'est pas rien que pour un an, deux ans, là.
1400 Moi, si je vis encore 20 ans, puis je reste là, c'est des kilométrages épouvantables. Ça n'a comme
pas d'allure. C'est inacceptable. Je ne comprends pas.

LE PRÉSIDENT :

1405 Très bien. On va demander votre question à monsieur Coutu, je pense qu'il est en attente
de répondre. On vous écoute, Monsieur Coutu.

M. YVES COUTU :

1410 Monsieur le Président, avant que j'en oublie les premières sous-questions; la première
c'est qu'évidemment ce n'est pas un scénario qui avait été mis de l'avant, c'est plus suite à une
demande des citoyens. Mon collègue Jocelyn va pouvoir expliquer plus sur le plan technique
pourquoi ce n'était pas acceptable de raccorder directement la rue des Lilas dans le carrefour
giratoire ou encore à quelques mètres plus loin. Je vais compléter après. Je vais laisser aller
1415 Jocelyn sur le plan technique, et j'aimerais compléter, par la suite, au niveau du parcours.

LE PRÉSIDENT :

Excellent.

1420 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Donc, Monsieur le Président, on avait regardé cette possibilité donc de venir faire un
raccord ici à la rue des Lilas. Géométriquement, au niveau du giratoire, ça ne fonctionnait pas.
Donc, on avait des problèmes géométriques insolubles, physiquement ça n'entre pas.

1425 Également, ça amène d'autres problèmes, dont un problème qu'il pourrait y avoir de la
confusion de personnes qui s'en viennent en sortie ici, qui veulent aller vers le nord. Ils vont avoir
un autre accès ici, ils pourraient avoir une non-compréhension et on pourrait voir des gens qui ne
sont pas des habitués de la ville, qui iraient dans ce quartier. Ça, c'est un des points.

1430 Avoir un accès unidirectionnel dans un giratoire directement, ça, c'est à proscrire. Parce
que tout simplement, il y aurait une confusion ou je devrais le rendre unidirectionnel, et ça, ça
n'entre absolument pas. Donc, cet accès-là ici ne fonctionne pas, on ne peut pas le faire. On l'a
essayé, ça ne fonctionne pas.

1435

Maintenant, l'autre suggestion, ici, c'est l'ajout d'un virage à gauche, exactement dans la zone où on est en décélération, en approche des mesures d'atténuation de vitesse, en amont du giratoire. Ce type de mouvement est également à proscrire, car on est en sortie de giratoire, les gens sont en accélération, il y a quelqu'un qui va arrêter ici et le temps qu'il ait un créneau pour faire son mouvement, il y a un risque de tamponnage. Également, comme on est en décélération, ici il y a beaucoup de personnes qui vont... il y a un amoncellement de véhicules normal, puisqu'on est en décélération, les créneaux vont être plus rares. Donc, les gens pourraient être tentés, surtout aux heures de pointe, par impatience, de s'aventurer dans le mouvement. Également, bien, on va être dans la zone où un non-accès est voulu.

LE PRÉSIDENT :

Et en ayant ce type de virage à gauche là, est-ce que ça pourrait créer des bouchons également?

M. JOCELYN CLOUTIER :

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste pour bien, bien saisir. Cet après-midi, vous vous souvenez, on a regardé le carrefour de la 117 où là on parlait peut-être d'une possibilité éventuelle d'avoir une rue qui viendrait se connecter sur ce carrefour-là, qui n'est pas là actuellement. Expliquez-nous la différence dans ces deux cas-là. Parce qu'on a quand même une situation, un peu, d'un nouvel accès qui vient se raccorder au carrefour directement, pourquoi dans ce cas-ci ça pourrait fonctionner et non pas dans celui-là?

M. JOCELYN CLOUTIER :

Au niveau de la configuration du carrefour giratoire, qui est un carrefour à trois branches versus un carrefour à quatre branches, et avec une répartition des branches environ à équidistance, la géométrie est particulière. Donc, aller ajouter une branche latérale, c'est beaucoup plus problématique, au niveau géométrique, que lorsqu'on a une intersection, un giratoire qui est en T, et on lui ajoute en croix.

Pourquoi maintenant? La question. C'est qu'un giratoire, au niveau des vitesses, le contrôle des vitesses qu'on veut, c'est évidemment, c'est que les gens en sortent plus vite qu'ils ne roulent à l'intérieur, qu'ils ne s'y approchent. Donc, on ne veut pas que quelqu'un entre rapidement, ait la possibilité d'entrer rapidement dans le giratoire.

1480

Donc, le jeu de bordures qu'on a ici, à l'entrée, tant des îlots que de la bordure qu'on a ici, est pointu. Je viens tout contrôler ce mode de circulation et de fonctionnement de giratoire. Si je viens ajouter, ici, une intersection, mais ce jeu de bordures là, je ne suis pas en mesure de le maintenir. Je viens de perdre mon contrôle de vitesse dans le giratoire. Ça va me donner des vitesses annulaires trop élevées. On va avoir des conflits entre les gens qui approchent avec un différentiel de vitesse trop grand.

1485

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être juste une précision. Dans le document – nous, on l'appelle PR5.1, mais qui sont les réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable Environnement et Parcs – il y avait une carte dans une annexe, l'annexe 8, où là on a un plan détaillé du carrefour. Dans ce plan-là on remarque qu'il y a un accès, qu'il y a un embranchement sur le carrefour. De quoi s'agit-il?

1490

1495

M. JOCELYN CLOUTIER :

En fait, c'est ici un accès pour une minière, désolé. Il y a un équipement ici qui nécessite un accès. Et suite aux diverses études, aux bonifications, cet accès-là a été retiré du carrefour parce que justement conflictuel et problématique.

1500

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Maintenant, dans la nouvelle géométrie, il n'est plus présent.

1505

M. JOCELYN CLOUTIER :

N'est plus présent, il est au sud. Ça ne fonctionnait pas. On l'avait suggéré à cet endroit, initialement. On avait tenté de le faire, mais ça ne fonctionnait pas. Également, il faut souligner que c'est un usage minimum, quelques fois/semaine, tout au plus. C'est pour ça qu'on avait regardé cet aspect initialement, mais ça ne fonctionnait pas.

1510

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans les nouveaux plans qu'on a parlé aujourd'hui, que vous allez nous soumettre, on n'a plus cet accès?

1515

M. JOCELYN CLOUTIER :

1520 Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

1525 Monsieur Coutu, vous vouliez terminer?

M. YVES COUTU :

1530 Monsieur le Président, j'aimerais, en complément d'information à monsieur Fontaine, quand il fait allusion au temps de parcours, qu'avec le temps ça va être des kilométrages additionnels, on a une petite simulation qui vient illustrer l'utilisation du concept via la rue Landry, qui nous illustre très bien le temps de parcours et le délai de parcours additionnel requis par ce scénario-là. Alors, si vous êtes d'accord, on pourrait le passer, ce n'est pas très, très long.

LE PRÉSIDENT :

1535 Faites.

M. YVES COUTU :

1540 Merci. Alors, je vais laisser le soin à mon collègue Bernard de commenter.

M. BERNARD FOURNIER :

1545 Donc voici, c'est ça, une animation qui présente les deux situations : la situation actuelle versus la situation projetée en temps réel.

1550 Donc, tout d'abord, quelques éléments de localisation pour bien permettre de se situer dans le secteur. Donc, la route 101. On a vu le chemin du Golf, la rue des Lilas, l'avenue Landry, rue Pilon et l'avenue Dufresnoy.

1555 Actuellement, pour une résidence qui se situe dans la portion centrale de la rue des Lilas, on met un temps de parcours de 1 minute 7 secondes pour s'insérer sur la route 101 en direction sud. Donc, c'est ce qu'on voit actuellement. Et si on part de la rue des Lilas, un arrêt au chemin du Golf. C'est basé sur des relevés de temps de parcours qui ont été faits au mois de mars 2009, à quatre occasions durant les pointes du matin et du soir, à une vitesse de déplacement de 40 kilomètres/heure et un temps d'insertion au panneau d'arrêt ici, qu'on avait vu précédemment, de 3 à 5 secondes, mais beaucoup plus long pour l'insertion sur la route 101 en période de pointe où on a un temps d'insertion moyen de 35 secondes, étant donné le fort volume de trafic sur la route 101.

1560 Ici, on parle d'une longueur d'environ 195 mètres sur le chemin du Golf et de... pas sur le chemin du Golf, sur la rue des Lilas, 195 mètres et de 100 mètres sur le chemin du Golf.

LE PRÉSIDENT :

1565 Donc, 295 mètres.

M. BERNARD FOURNIER :

1570 Oui, voilà. Pour le parcours de la situation actuelle, au total. Et on va l'afficher. Et pour faire le comparable, on vient se comparer à l'insertion, à proprement parler, sur la route 101 pour se diriger vers le sud. Donc, une distance totale de 295 mètres.

1575 Maintenant, pour ce qui est de la situation projetée. On part toujours du même point de départ, bien entendu, la portion centrale de la rue des Lilas. La voie de contournement est en opération. Donc, on a tout d'abord un court segment sur la rue des Lilas à franchir, de l'ordre de 90 mètres. Ensuite, c'est la nouvelle portion du prolongement de la rue des Lilas jusqu'à son raccordement, la portion sud de l'avenue Landry. On parle d'une distance de 305 mètres. Toujours les mêmes paramètres, vitesse de déplacement de 40 kilomètres/heure.

1580 Bon, je laisse aller l'animation. Sur l'avenue Landry en tant que telle, on a une distance de 155 mètres à franchir pour se rendre au panneau d'arrêt sur la rue Pilon. Donc, voyez-vous, en période de pointe du matin, dans un des relevés, il y avait eu un autobus, un autobus scolaire qui avait été rencontré, donc les temps peuvent varier, les temps d'arrêt, mais il a été mis à 3 à 5 secondes, dans ce cas-ci, 5 secondes.

1585 On continue vers Dufresnoy, sur Pilon, une distance de 145 mètres à franchir, l'autre arrêt, et là, on arrive sur l'avenue Dufresnoy pour se diriger vers les feux de circulation qu'on retrouve au croisement de la route 101.

1590 Ici, le feu de circulation, il est avec une boucle de détection. Le créneau est quand même très bon pour s'insérer sur la route 101. On parle d'un temps moyen de 30 secondes, des fois c'était 15, 20, 25 jusqu'à 40 secondes, environ. Donc, une moyenne de 30 secondes pour l'insertion sur la route 101.

1595 Évidemment, une fois inséré sur la route 101, la vitesse change, on est à 70 kilomètres/heure. Nous, ce qu'on a considéré, ici, on était dans les zones de 50, on se déplaçait à une vitesse de 40. Pour la portion de la route 101, on se déplaçait à une vitesse de 60 kilomètres/heure. De 70 affichée, mais nous on s'est déplacé à 60 kilomètres/heure.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes très respectueux des...

M. BERNARD FOURNIER :

1605

Voilà. (Rires). Là, l'objectif, en fait, c'est de revenir au même point de raccordement sur l'insertion de la 101 en direction sud. Dans le parcours précédent, on avait un temps de déplacement de 1 minute 7 secondes. Dans ce cas-ci, on parle de 2 minutes 58 secondes. Donc, pour un temps de déplacement supplémentaire de l'ordre de 1 minute 51 secondes. Et en termes

1610

de distance, dans ce cas-ci, sur le tronçon qu'on a à franchir sur la route 101, on parle de 650 mètres pour un total projeté de 1 560 mètres. Donc, une différence par rapport à la situation actuelle de l'ordre de 1 265 mètres de plus en distance additionnelle.

Voilà. Ça complète l'animation.

1615

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Fournier. Évidemment, vous déposerez aussi cette animation. D'autres questions, Monsieur Fontaine?

1620

M. GHISLAIN FONTAINE :

Oui, Monsieur le Président, une dernière. Si c'est possible de pouvoir avoir à qui appartiennent les terrains entre la rue des Lilas puis la rue Landry. On m'a demandé ça.

1625

LE PRÉSIDENT :

À qui appartiennent les terrains entre...?

1630

M. GHISLAIN FONTAINE :

Les terrains. Parce qu'hier j'ai posé la question et on m'a dit que ça appartenait à des privés, les terrains. Et je veux, si c'est possible, avoir les noms à qui appartiennent les terrains entre la rue des Lilas jusqu'à la rue Landry. Il y a un bloc de terrains en quelque part, là.

1635

LE PRÉSIDENT :

O.K. Oui, oui. Vous voulez connaître les propriétaires des terrains actuels qui vont passer...

1640

M. GHISLAIN FONTAINE :

Oui, s'il vous plaît.

1645 **LE PRÉSIDENT :**

En fait, c'est le prolongement. Ceux qui sont détenteurs des terres?

1650 **M. GHISLAIN FONTAINE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1655 Est-ce que cette information-là est publique, Monsieur Coutu?

M. YVES COUTU :

1660 Je pense que c'est une information qu'on peut facilement avoir, mais pour l'instant, on ne l'a pas ce soir. Peut-être que la Ville, effectivement, ils sont peut-être mieux placés que moi pour...

LE PRÉSIDENT :

1665 Est-ce que vous êtes en mesure de donner cette information-là? Peut-être pas ce soir, là.

M. PIERRE MONFETTE :

Non, pas ce soir, mais...

1670 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que je sais que les bureaux sont fermés.

M. PIERRE MONFETTE :

1675 Oui, puis ça coûterait du temps supplémentaire.

LE PRÉSIDENT :

1680 Donc, demain, ça serait possible d'avoir l'information?

M. PIERRE MONFETTE :

1685 Oui. Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

1690 Donc, c'est parfait. Donc, on va vous demander de déposer le nom des propriétaires, vous les déposerez auprès de la commission. Et, évidemment, ça va être sur le site Internet, l'information sera sur le site Internet du BAPE et également dans les centres de documentation que vous avez ici.

M. GHISLAIN FONTAINE :

1695 Merci, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1700 Bien, ça me fait plaisir, Monsieur Fontaine. Maintenant, je vais demander à monsieur Donald Dumoulin, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Dumoulin.

M. DONALD DUMOULIN :

1705 Bonsoir, Monsieur le Président. Petite question concernant les murs pour bloquer le son, si on pouvait savoir exactement où est-ce qu'ils vont commencer?

LE PRÉSIDENT :

1710 Est-ce que vous avez cette information-là, de l'endroit, peut-être pas pile, pile, mais je pense que le ministère est peut-être en mesure de vous donner quand même approximativement, assez serré, ces choses-là. Oui, on vous écoute, Monsieur Coutu.

M. YVES COUTU :

1715 Effectivement, on va vous mettre, justement à l'écran une carte pour pouvoir localiser, peut-être pas au mètre près, mais par rapport au terrain existant, la localisation du mur antibruit et de l'écran antibruit. Alors, ça ne sera pas tellement long.

1720 Alors, je vais laisser le soin à Bernard de donner suite.

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Fournier.

1725 **M. BERNARD FOURNIER :**

Oui. Donc, on parlait tantôt des lots 50, 51 et 52. C'est un peu au sud du lot 50. Donc, à environ quelques dizaines de mètres au sud du lot 50 où le mur en tant que tel, le mur antibruit

1730 débute, pour se terminer à la quatrième résidence plus au nord, derrière le terrain de la quatrième
résidence plus au nord.

M. DONALD DUMOULIN :

1735 O.K. Je suis la quatrième résidence. Moi, je suis au 2026, Saguenay, ça devrait être le
mien, ça, le P-4?

M. BERNARD FOURNIER :

1740 On peut vérifier les adresses et vous revenir.

M. DONALD DUMOULIN :

1745 Au 2026, Saguenay. C'est juste que si on pouvait avoir... vous parlez de 1 mètre – 2
mètres, hein, le mur?

LE PRÉSIDENT :

Deux mètres, oui. Vous vous adressez à moi, Monsieur Dumoulin.

1750 **M. DONALD DUMOULIN :**

Ah, je m'excuse, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1755 Il n'y a pas de problème.

M. DONALD DUMOULIN :

1760 Parce qu'on parlait tout à l'heure d'un mur de 2 mètres. Moi, je n'aurais pas d'objection s'il
pouvait être plus haut. Moi, je suis un deux étages, mes chambres sont en haut. Si le mur était
plus haut pour, mettons, baisser le bruit un peu plus. Je me demandais si...

LE PRÉSIDENT :

1765 Bien, en fait, je ne sais pas si cette alternative-là a été regardée par le ministère, on va
aller le voir. Je voulais juste, puis en même temps ça me fait poser une autre question qui est la
suivante : étant donné qu'il y a beaucoup de camions qui circulent sur la route 101, si à 2 mètres –
le camion, lui, son chose en haut qui fait du bruit, il est pas mal plus que le 2 mètres, là. Donc, c'est
1770 quoi l'effet que ça peut avoir sur une résidence, sur un deuxième étage, à ce moment-là?

M. DONALD DUMOULIN :

1775 Parce que moi j'ai de la misère à voir l'effet positif de ce petit mur-là, justement pour ça, le camionnage. Parce que là, la voie de contournement, elle, elle va exiger un ralentissement. Ça fait que les freins Jacob vont embarquer bien plus souvent pour prendre accès au giratoire.

LE PRÉSIDENT :

1780 On va écouter madame Gamache.

Mme LINE GAMACHE :

1785 Juste pour avoir une idée de l'efficacité d'un mur antibruit. En fait, lorsqu'on cache la source la plus haute, donc dans ce cas-ci un camion, une règle du pouce c'est qu'il y a une réduction d'environ 5 décibels lorsqu'on a caché la source. Donc, ça, ça serait au niveau du rez-de-chaussée.

1790 Donc, souvent on estime que la hauteur d'un camion, de l'échappement, c'est aux alentours de 3 mètres, 3 mètres quelque, là, j'ai pas la hauteur exacte. Donc, si on cache complètement le camion, on va aller chercher environ 5. Nous, avec un camion de 2 mètres, on estimait environ 4 décibels, la réduction.

1795 C'est sûr que pour protéger le deuxième étage – moi, j'ai déjà des études où on a effectivement fait un calcul d'écran pour aller chercher une réduction intéressante au deuxième étage – là, il faudra parler, probablement, d'ajouter peut-être 1 mètre supplémentaire. On peut parler à ce moment-là, peut-être d'un écran de 4 mètres, facile.

LE PRÉSIDENT :

1800 De 4 mètres?

Mme LINE GAMACHE :

1805 Oui, mais ça, il faudra que ce soit validé par des calculs.

LE PRÉSIDENT :

1810 Oui, Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1815 Peut-être aussi, dans ce que je comprends dans la deuxième partie de la question, en fait, il y a la question des camions, du ralentissement à l'approche du giratoire et inversement l'accélération à partir du giratoire, est-ce que ça, c'est pris en compte dans les modèles? Est-ce que ce mur-là tient compte de ces mouvements-là de camions autour du giratoire, à l'approche du giratoire?

Mme LINE GAMACHE :

1820 Oui. En fait, les mouvements de ralentissement, même d'arrêt-départ, s'il y a lieu, tout ça, ça a été considéré. Ce qu'on n'a pas considéré, par contre, ce sont les freins moteurs qu'on ne peut pas vraiment... c'est un peu difficile à considérer.

LE PRÉSIDENT :

1825 Vous dites que c'est un peu plus difficile à considérer, pour quelle raison que c'est plus difficile à considérer?

Mme LINE GAMACHE :

1830 D'abord, bon, les freins moteurs ne font pas tous le même bruit. Ça dépend de bien des choses, du type de freins moteurs, du niveau d'entretien. Le ministère a déjà fait faire des mesures pour évaluer, effectivement – bien, c'est un peu pour en venir à son projet de réglementation sur l'interdiction des freins Jacob – a déjà fait faire des relevés sonores pour évaluer à combien le niveau de décibels montait lorsque c'était utilisé.

1840 Et il y a une série de relevés qui ont été faits à peu près à 15 mètres de la voie de roulement, dans un site contrôlé, au passage de camions qui utilisaient ou non les freins Jacob. Et, bon, en conclusion, de façon générale, les niveaux sonores mesurés à cette distance-là augmentaient entre 5 et 10 décibels, dépendamment, comme je vous dis, du type de frein, bon, et de son état. Mais c'est sur un court instant.

1845 C'est difficile à déterminer parce que tout simplement on ne sait pas combien de camions vont utiliser, pendant combien de temps ils vont utiliser leurs freins moteurs et quel type il est. Et ça devient tellement hypothétique, en fait, on fait tellement d'hypothèses qu'on peut se tromper à 100 % là-dedans.

1850 J'ai fait un calcul juste pour évaluer, mais pas pour ce secteur-là. Je l'avais fait un peu pour l'autre secteur de l'avenue Lajoie. Si on estimait que la moitié des camions utilisaient leurs freins Jacob pendant l'heure, pendant une heure, donc moi, si j'estimais – par exemple, j'avais 20 camions qui pouvaient passer pendant une heure, j'évaluais par exemple si 10 de ces camions l'utilisent pendant, au total, 5 minutes, ce qui est beaucoup, au total, bon, le niveau sonore pouvait augmenter de 1 décibel. Mais c'est sûr que ça, c'est une moyenne.

1855 Mais c'est évident que lorsqu'on l'utilise, la gêne, elle est... bien, elle est plus importante que ça, parce qu'on l'entend bien, on peut identifier ce son-là et c'est dérangeant.

1860 Mais tout ça pour dire que c'est excessivement difficile de déterminer, en tout cas, puisque le ministère utilise une moyenne sur 24 heures, on ne peut pas vraiment, ça ne donne pas une juste mesure d'un inconvénient qu'un frein Jacob peut causer.

LE PRÉSIDENT :

1865 Mais il reste quand même, Madame Gamache, qu'il y a un niveau de gêne qui est désagréable pour celui ou celle qui entendent ce bruit-là. Vous nous dites : ça ne dure pas longtemps. Effectivement, ça ne dure pas longtemps, mais s'il passe 700 camions dans le coin, en fait par la voie de contournement, plus ceux qui arrivent de La Sarre ou encore par le Témiscaminque, bon, il y a des camions qui s'additionnent. C'est peut-être 2 000, 3 000 camions qui peuvent passer à cet endroit-là, au carrefour giratoire, dans une journée.

1870 Si 50 % d'entre eux – on va prendre votre exemple – si 50 % des 3 000 camions, ça fait 1 500 camions, bon, bien, quand vous êtes assis dans votre cour arrière, c'est peut-être moins intéressant. En été, c'est moins intéressant. En hiver, c'est peut-être moins probable, mais cette gêne-là, à la longue, ça devient assez perturbant.

1875 Est-ce qu'il y a moyen de faire un suivi, essayer de faire une étude peut-être? Parce que vous dites, bon, il y a eu des choses qui ont été faites, mais est-ce que ça serait possible, sur une période, je ne sais pas, moi, pendant l'année suivant la mise en route de la voie de contournement, bon, est-ce que c'est possible, pendant cette année-là, de faire une étude exhaustive sur l'utilisation des freins moteurs durant cette année?

Mme LINE GAMACHE :

1885 Bon. Vous avez tout à fait raison pour ce qui est du niveau de gêne, effectivement. Je vous dirais, bon, pour ce secteur-là, il faudra voir. Je ne sais pas si le projet de réglementation sur l'interdiction des freins moteurs va s'appliquer. Quand même, la 101 c'est une route à 70 kilomètres/heure. Dans les faits, bon, elle pourrait être assujettie à cette interdiction-là, sauf qu'à l'approche d'un carrefour avec ralentissement, je ne suis pas très certaine si ça va pouvoir s'appliquer.

1890 Toutefois, en principe, les camionneurs ne devraient pas utiliser leurs freins moteurs. Il n'y a pas de pente importante, ils savent qu'ils vont approcher un carrefour, en principe ils devraient réduire leur vitesse, mais ça ne veut pas dire qu'ils ne l'utiliseront pas, évidemment.

1895 Il y a des choses qui peuvent être faites. Il y a eu des projets pilotes, bien un peu dans le cadre du développement de la réglementation sur l'interdiction des freins moteurs, entre autres dans la région de La Tuque. C'était un projet avec une station permanente qui mesurait le bruit et qui affichait, il y avait un tableau afficheur, et on demandait aux camionneurs de ne pas dépasser, c'était 79 ou 80 décibels, là, lorsqu'ils utilisaient les freins moteurs. Et pour effectivement amener

1900 les camionneurs à prendre conscience qu'ils entraînent, il y avait un secteur résidentiel à proximité, et que, bien, peut-être qu'ils faisaient une utilisation abusive des freins moteurs.

Et, bon, il y a eu ce projet-là dans la région de La Tuque, mais il y en a eu d'autres, et ça a quand même bien fonctionné. Ça a amené les camionneurs à réfléchir un peu à ça et à peut-être
1905 restreindre aussi l'utilisation qu'ils ont faite des freins moteurs.

Alors, il y a différentes actions qui pourraient être faites, pour inciter, effectivement, les camionneurs à ne pas l'utiliser de façon abusive.

1910 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être, revenir sur la question des freins à moteur. Si vous, bon, vous envisagez de faire des études ou quoi que ce soit à ce sujet-là – là, actuellement, vous utilisez toujours le LEQ 24 heures, donc la moyenne du bruit basée sur une période de 24 heures, est-ce qu'à ce moment-
1915 là, il y aurait moyen plutôt de le partager en plages? C'est-à-dire, par exemple, bon, la plage du jour – parce qu'on imagine que pendant la nuit, un frein moteur, il me semble, peut être beaucoup plus dérangeant qu'il peut l'être le jour. Quand les gens dorment l'été les fenêtres ouvertes, donc je pense que ça peut être plus dérangeant.

À ce moment-là, est-ce que vous faites une analyse basée non pas sur le LEQ, sur une moyenne de 24 heures, mais sur des plages horaires qui pourraient présenter, par exemple, le niveau de jour, niveau de soirée et niveau de nuit. Est-ce que c'est des choses que le ministère entend faire pour le suivi, entre autres?
1920

1925 **Mme LINE GAMACHE :**

Dans le projet dont je vous ai parlé, le projet pour les freins moteurs, les camionneurs avaient un niveau sonore à respecter, un niveau au passage instantané, qui était mesuré, un niveau maximum. Alors, celui-là, ce n'était pas basé sur un 24 heures ou sur une moyenne...
1930

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'était vraiment au niveau ponctuel?

1935 **Mme LINE GAMACHE :**

Oui, c'était ponctuel. Et ils ne devaient pas dépasser un certain niveau sonore qui était, en moyenne, 80... Donc, ça les limitait un petit peu dans leur utilisation des freins moteurs quand même.
1940

1945 Mais il y a toute sorte de choses qui peuvent être faites, effectivement, dans les suivis. On pourra envisager mettre une station là qui va mesurer à l'année le niveau sonore. Ce genre de station, moi, j'en utilise beaucoup pour le suivi de chantiers, et ça permet d'avoir les niveaux sonores en temps réel, aux heures, si on veut, aux 5 minutes, comme on veut. Et comme ça, et on peut même entendre s'il y a des pointes de bruit, mais qu'est-ce que c'était. Est-ce que c'était un camion? On peut voir aussi, on peut prendre une photo. C'est très polyvalent, ces stations-là.

1950 Donc, on pourrait effectivement, sur une certaine période, faire un suivi vraiment très, très ciblé, pour voir, bien, quel est le problème. Est-ce qu'effectivement, c'est que les camionneurs font un usage abusif des freins moteurs? Mais ça se fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1955 O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

1960 Merci, Madame Gamache. Madame Lefebvre, est-ce qu'il y a eu des choses au niveau du ministère de la Santé et Services sociaux relativement à l'utilisation des freins moteurs et la perturbation que ça pourrait occasionner sur la santé des personnes qui sont impactées par un tel bruit?

Mme ANNIK LEFEBVRE :

1965 Il n'y a pas eu d'études spécifiquement sur la problématique des freins moteurs. Par contre, je pourrais vous référer à un document que j'ai déposé la semaine dernière concernant des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé sur les effets de bruit ou de pointes de bruit sur des problématiques de santé telles que les difficultés à l'endormissement, la perturbation, entre autres, de la parole aussi, au niveau de l'élocution.

1970 Donc, ce que l'Organisation mondiale de la santé prétend, c'est qu'effectivement lorsqu'on est avec des pointes dépassant les 60 dBA, il peut y avoir, chez certains individus, plus de difficulté à s'endormir le soir ou plus d'éveil durant la nuit, lorsqu'il y a des bruits qui dépassent le bruit ambiant, comme par exemple un frein moteur.

1975 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame Lefebvre.

1980 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, est-ce que vous avez peut-être des avis, des opinions à ce sujet-là, de votre côté?

1985

M. PATRICE SAVOIE :

Monsieur Chatagnier va répondre à cette question.

1990

M. HERVÉ CHATAGNIER :

Bien, notre politique est un peu différente de celle du MTQ. Je sais que le MTQ est en train de revoir sa politique, on va être consulté et puis on va espérer qu'éventuellement on va être sur le même pied.

1995

Mais dans ce cas-ci, dans les deux cas, pour nous, ça respecte, on n'a pas de norme, mais ça respecte nos critères qui sont, de façon générale, au LEQ 24 heures. Quand il y a un projet qui se construit, un projet de route qui se construit pour des sources mobiles, un LEQ 24 heures, on permet de monter jusqu'à 55 dB. Si le niveau de bruit ambiant est déjà plus élevé, on permet de monter jusqu'à 1 dB de plus, entre 55 et 60, et au-dessus de 60, on ne permet aucune augmentation ou, c'est-à-dire, c'est ce qu'on préconise. Et on voit que dans ce cas-ci, avec les mesures de mitigation, le niveau de bruit ambiant baisse de 2 dB avec les murs antibruit. Et dans le cas de la montée du Sourire, bien, c'est nettement en dessous de 55 dB, LEQ 24 heures.

2000

2005

Et en plus, on demande un programme de façon assez systématique, si le promoteur ne s'est pas engagé, on demande un programme, dans le décret, de suivi sur une période d'un an, cinq ans, comme a dit madame Gamache, un an, cinq ans puis dix ans, des fois, pour le comptage de véhicules automobiles.

2010

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, pour vous, jusqu'à maintenant, donc en fait ce qui est présenté, ça correspond aux normes au niveau du ministère, de votre ministère à vous, c'est conforme à vos exigences.

2015

M. HERVÉ CHATAGNIER :

Oui, à nos critères puis à nos critères de...

2020

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En autant, ce que je comprends, c'est que quand vous dites que si le niveau ambiant est de 60 dBA actuellement, il ne peut pas être augmenté. Donc, on comprend que dans ce cas-ci, on a un niveau supérieur, mais on cherche à l'abaisser. Mais on comprend qu'à ce moment-là, il ne faudrait pas que le niveau ambiant soit augmenté.

2025 **M. HERVÉ CHATAGNIER :**

Exactement. Puis on voit dans ce cas-ci, avec l'ajout du mur antibruit, que ça va... effectivement, il va y avoir une diminution.

2030 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En autant qu'il soit efficace puis qu'il permet de faire la réduction qui est attendue de cette mesure-là.

2035 **M. HERVÉ CHATAGNIER :**

C'est ça.

2040 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

2045 Est-ce que, Monsieur Chatagnier, les suivis proposés par le promoteur sont satisfaisants pour le ministère, c'est-à-dire un an, cinq ans?

M. HERVÉ CHATAGNIER :

2050 C'est-à-dire que c'est des suivis qu'on retrouve dans la plupart des décrets qui sont des projets de route. Un an, cinq ans avec un suivi sonore et un comptage de véhicules, puis dix ans uniquement un comptage de véhicules pour être sûr que ça correspond au débit journalier ou moyen annuel qui était prévu.

2055 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le suivi sonore avec seulement un suivi d'une journée, c'est suffisant pour le ministère?

2060 **M. HERVÉ CHATAGNIER :**

Bien, là, je préférerais passer la parole à notre spécialiste, monsieur Gauvin.

M. VITAL GAUVIN :

2065 Oui, bonjour! Vital Gauvin.

LE PRÉSIDENT :

2070 Bonjour!

M. VITAL GAUVIN :

2075 Oui, effectivement, le suivi d'une journée peut être suffisant lorsqu'il est représentatif, en fait, du niveau sonore qu'on retrouve dans le secteur.

LE PRÉSIDENT :

2080 Parfait. Merci, Monsieur Gauvin.

M. VITAL GAUVIN :

2085 O.K. Pour ce qui est aussi – je voulais rajouter une chose – quand on parlait tantôt des freins Jacob, effectivement on peut avoir certaines préoccupations. Notre évaluation au niveau des projets est basée sur des critères, normalement, que monsieur Chatagnier vous a mentionnés. Aussi, on peut s'intéresser, au niveau instantané, à l'occasion, lorsque c'est requis, qu'on appelle $L_{AF\ max}$ donc à l'utilisation de freins Jacob. Je pense que le ministère de la Santé va mentionner les critères de l'OMS, c'est des choses que, dans certains dossiers, on va considérer aussi, également, dans l'évaluation de l'acceptabilité environnementale.

2090

LE PRÉSIDENT :

2095 Parfait. Bien, merci, Monsieur Gauvin. Monsieur Dumoulin, une autre question? Puis après ça, on va prendre une pause.

M. DONALD DUMOULIN :

2100 O.K., bien méritée. Concernant les murs, moi, personnellement, je pense que le risque serait moins élevé de le faire plus haut. On aurait plus de chance de couper plus de bruit. Tant qu'à commencer à investir de base avec un mur de 2 mètres. Puis mon autre question était : le mur, le terrassement qui va se faire, le buton, là, pour couper le son au bout des Lilas, où est-ce qu'il va finir? Je ne crois pas qu'il va couper bien, bien le son non plus.

LE PRÉSIDENT :

2105

Est-ce que c'est l'objectif recherché, Monsieur Coutu, le buton qui va être complété sur la rue, en fait près du chemin du Golf à l'heure actuelle, est-ce que ça va venir couper le bruit ou c'est fait strictement pour l'aménagement paysager?

2110 **M. YVES COUTU :**

Je vais laisser le soin à monsieur Fournier de vous donner suite à cette question.

2115 **M. BERNARD FOURNIER :**

Donc, la butte qu'on appelle, en fait, la butte qui se poursuit le long du mur. En fait, elle débute, il y a une jonction qui se fait entre le mur et la butte, et la butte longe l'emprise du giratoire pour se terminer à l'endroit, si on veut, de l'axe actuel de la rue des Lilas.

2120 Cette butte-là, son but, bon, ça peut aider peut-être pour le sonore, mais le but premier est pour des considérations visuelles, concernant l'éblouissement par les phares qui peut survenir dans le giratoire. Et je sais qu'en cours de cheminement de projet, il y a eu des questions de poser, à savoir : est-ce qu'on pourrait la prolonger plus loin pour la question du bruit? Mais ce qu'il faut savoir pour le bruit dans ce secteur-là, c'est que la contribution première vient de la source de
2125 la 101 et non du futur raccordement. Donc, il n'y a pas de gain à prolonger cet aménagement-là.

LE PRÉSIDENT :

2130 Et la butte en question qui va se continuer, est-ce qu'elle est à la même hauteur que ce qui est prévu à l'heure actuelle, c'est-à-dire 2 mètres?

M. BERNARD FOURNIER :

2135 Oui, effectivement. On parle de 2 mètres de hauteur et je pourrai vous donner un peu l'empattement au sol, mais c'est 2 mètres de hauteur.

LE PRÉSIDENT :

2140 Et comme monsieur Dumoulin, lui, souhaiterait avoir quelque chose de 4 mètres, est-ce que c'est possible, pour le ministère, parce que si vous décidez toujours de garder le 2 mètres au départ et, en fait, d'avoir une espèce de pente qui monte jusqu'à aller vers 4 mètres vis-à-vis la propriété de monsieur Dumoulin?

2145 **M. BERNARD FOURNIER :**

Vous voulez dire que la butte pourrait demeurer à 2 mètres et se prolonger, une section de mur à 4 mètres?

LE PRÉSIDENT :

2150

Aller vers 4 mètres pour la section où monsieur Dumoulin demeure, est-ce que c'est quelque chose qui pourrait être réalisable?

M. BERNARD FOURNIER :

2155

Oui. À priori, c'est sûrement réalisable. Il faut juste voir au niveau de l'impact que ça a. Parce qu'on sait qu'il va falloir remonter progressivement la butte à l'approche du mur, et là, bien, on vient de changer la donne, puis on a des pentes à respecter, évidemment, et notre empattement au sol va être beaucoup plus large. Donc, il faudrait voir, par exemple – je vous donne l'exemple – vis-à-vis ici, le terrain, la limite de terrain de la résidence P-1 qu'on voit sur la photo, ça peut-être quoi, les types d'impact, et au niveau de la portance. Mais c'est sûrement faisable.

2160

M. DONALD DUMOULIN :

2165

Mais ma question à moi, moi, ce que je pensais le plus, c'est que la butte était pour couper quand même un minimum de son. Parce que le monde qui vont venir de la nouvelle voie, c'est le camionneur qu'on veut détourner, là. Il va y en avoir des Jacob aussi. Il va y avoir plus de bruit, plus de sources de bruit venant de la nouvelle partie.

2170

LE PRÉSIDENT :

En fait, je vais demander peut-être à monsieur Fournier d'y répondre, mais c'est une chose, Monsieur Dumoulin, que vous pouvez facilement écrire dans votre mémoire, et à ce moment-là on pourra peut-être échanger un peu plus. Finalement, c'est des suggestions que vous pouvez mettre dans un mémoire.

2175

M. DONALD DUMOULIN :

2180

Encore, pour mon entrée à moi, qui est sur Saguenay – moi, je rentre, et j'ai accès à Saguenay par ma résidence, est-ce je la perds? Ça change bien des projets, ça change bien des choses.

M. YVES COUTU :

2185

Alors, Monsieur le Président, je vais laisser le soin à Jocelyn de donner suite à la question.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2190

Le long du mur les accès ne seront plus possibles sur le boulevard Saguenay. Dans la situation de monsieur, l'accès se fera par la rue des Lilas. Il y a déjà une possibilité à cet effet.

M. DONALD DUMOULIN :

2195 Oui. J'ai déjà accès à la rue des Lilas. Ça fait que donc, dans le futur, je peux m'attendre à perdre cette entrée-là?

LE PRÉSIDENT :

2200 Selon la réponse que le ministère a donnée, effectivement, vous allez perdre votre accès.

M. DONALD DUMOULIN :

Parce que ce n'était pas clair sur le plan. Parfait.

2205 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Dumoulin.

M. DONALD DUMOULIN :

2210 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2215 Et on a va prendre une pause d'une quinzaine de minutes, et on vous revient par la suite.

PAUSE

2220 **LE PRÉSIDENT :**

2225 La commission compte terminer ses travaux ce soir. Le registre va être ouvert encore pour 15 minutes. Donc, tous ceux qui veulent s'inscrire, vous avez tout le loisir et l'opportunité de le faire au cours des 15 prochaines minutes. Et après ce 15 minutes-là, le registre sera fermé.

Il y a personne qui s'est inscrit pour l'instant. On a quand même quelques questions que la commission voudrait explorer un petit peu.

2230 Monsieur Coutu, au niveau du segment BC sur la voie de contournement, en fait ce segment-là empièterait quelque peu sur le terrain de golf Noranda. En réponse aux questions et aux commentaires du MDDEP, vous indiquez qu'une vérification était en cours quant à la possibilité que des balles de golf soient projetées sur les usagers de la route.

2235 Est-ce que cette vérification a été faite?

M. YVES COUTU :

2240 Monsieur le Président, peut-être avant de passer à la question, j'aimerais juste ajouter que le parcours animé tantôt de la rue des Lilas sera déposé dès ce soir.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci.

2245

M. YVES COUTU :

Alors, pour répondre à la question, je vais demander à mon collègue Jocelyn de vous fournir la réponse.

2250

M. JOCELYN CLOUTIER :

On a fait une première évaluation. Il y a une possibilité et on est en train de regarder pour des possibilités d'ajouter des filets.

2255

LE PRÉSIDENT :

D'ajouter des?

2260

M. JOCELYN CLOUTIER :

Des filets.

LE PRÉSIDENT :

2265

Des filets, O.K. Donc, il y aura des mesures de protection qui seraient requises. Est-ce que les propriétaires du terrain de golf ont été consultés relativement à ce tracé?

M. YVES COUTU :

2270

Oui, Monsieur le Président. Il y a d'ailleurs eu une rencontre avec le propriétaire du golf, à la suite d'une des premières soirées de consultation.

LE PRÉSIDENT :

2275

Est-ce que les propriétaires ou le propriétaire a émis des préoccupations particulières concernant le bruit routier qui pourrait possiblement déranger les joueurs?

M. YVES COUTU :

2280

Selon ce qu'on connaît actuellement, non, il n'y a pas rien eu de mentionné à ce sujet-là. La seule préoccupation, c'était la proximité d'un des trous de golf avec le nouveau tracé.

LE PRÉSIDENT :

2285

O.K. Est-ce que la partie la plus rapprochée de la future route, enfin de la voie de contournement, est-ce que ça peut être un tertre de départ ou encore un vert?

M. YVES COUTU :

2290

J'aurais tendance à dire c'est un tertre de départ, mais là, ça fait trop longtemps que j'ai pas joué au golf.

LE PRÉSIDENT :

2295

Mais c'est parce que vous savez, quand vous voulez envoyer votre balle puis vous êtes dérangé par le bruit, des fois, on perd notre contrôle puis la balle s'en va sur la voie – surtout dans mon cas. (Rires)

M. YVES COUTU :

2300

Bon, si je ne me trompe pas, là, c'est le trou numéro 7. Est-ce que c'est bien ça, Annie? Le 8? Comme je n'ai jamais été chanceux dans les billets de loterie, ça ne semble pas être le 7, mais c'est effectivement un tertre de départ.

2305

LE PRÉSIDENT :

O.K. Est-ce que ça pourrait déranger les joueurs, selon vous, cette proximité-là?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2310

Lors de la première présentation que le ministère des Transports a faite dans le but d'informer le public, après la présentation, il y avait des kiosques et les gens pouvaient venir poser des questions.

2315

Une personne en charge du golf était venue me voir et me questionnait sur, effectivement, la proximité du trou en question. Et là, on lui a expliqué qu'il allait y avoir un mur de soutènement, justement, pour limiter les impacts sur le terrain, qu'on se distançait au maximum du trou en question, de cette façon, et qu'on aménageait le drainage de façon à ne pas, que le drainage des eaux de la voie de contournement ne circulent dans le terrain. Donc, c'était dirigé de façon à l'éloigner de ces trous de golf.

2320

Et, la personne en question, dont je n'ai pas le nom avec moi, malheureusement, était satisfaite de ces réponses.

2325

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci. Monsieur Dériger?

2330

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aimerais revenir, en fait, sur le tracé de la 117 actuelle. Advenant que le projet de contournement se réalise, c'est quoi les intentions du ministère vis-à-vis la 117 actuelle? Est-ce que c'est envisagé de la rétrocéder à la Municipalité? Est-ce que vous la conservez à la charge du ministère? C'est quoi l'intention du ministère à ce sujet-là?

2335

M. YVES COUTU :

Bon. L'orientation actuelle du ministère, ça a été discuté avec les gens de la Ville, et c'est une rétrocession, effectivement, au niveau du parcours actuel de la route 117, et elle deviendra sous la responsabilité de la Ville de Rouyn-Noranda. Alors, elle en aura la gestion et l'entretien, à partir, évidemment, du premier carrefour giratoire qui est situé à l'entrée est de la Ville et tout le long du parcours de la 117, l'avenue Larivière, l'avenue du Lac, la rue Gamble et jusqu'à l'intersection du chemin Bradley et du boulevard Rideau.

2340

2345

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que quand vous faites une rétrocession comme celle-là, est-ce qu'il y a des travaux de mis à niveau qui sont faits? Est-ce que vous prévoyez certaines choses avant de la remettre à la Municipalité?

2350

M. YVES COUTU :

Je vous dirais que c'est un tronçon qui a été quand même remis à neuf il y a quelques années. Ça fait quand même au-delà d'une quinzaine d'années. Sauf qu'il n'est pas prévu pour l'instant une remise à neuf du tronçon comme tel. Sauf qu'en continue, il y a des améliorations qui sont apportées et on est très conscient que la mise en service du nouveau tronçon qui est prévue maintenant à la fin de 2013, ça ne nous empêchera pas de continuer à maintenir le niveau d'intervention actuel sur la route.

2355

2360

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci. Monsieur Monfette, quelles sont les intentions de la Ville? On parle de rétrocession advenant que la voie de contournement serait réalisée, donc vous serez, disons, responsable de la gestion de la route 117 actuelle, est-ce que la Municipalité s'est penchée sur des orientations, sur

2365

de la planification de cette artère-là? Est-ce qu'il y a des projets de revitalisation et de mise en valeur qui sont envisagés par la Ville pour l'instant?

M. PIERRE MONFETTE :

2370

Pas spécifiquement. C'est sûr que là, on va devoir revoir, peut-être, notre plan de déneigement, on va devoir... en tout cas, il y a plein d'éléments qui vont entrer en compte pour s'assurer que maintenant ça fait partie de notre réseau local. C'est sûr qu'avant la rétrocession, nous allons avoir quelques discussions avec le ministère pour s'assurer que tout est en bonne

2375

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais en termes d'aménagement, par exemple, est-ce que vous voulez, supposons, avoir une orientation plus, par exemple, de commerces de quartier, café-terrasse...? Est-ce qu'il y a des projets d'embellissement, de revitalisation des artères, de cette artère-là? Est-ce qu'il y a des projets en vue une fois que le projet sera...

2380

M. PIERRE MONFETTE :

Nous sommes à rédiger notre Plan d'urbanisme, donc qui est, justement, notre réflexion à l'intérieur de notre périmètre urbain. C'est sûr que ce sont des artères commerciales. Donc, on va certainement garder cette vocation-là. Est-ce qu'on va aller au-delà de ça? On n'a pas encore fait la réflexion comme telle.

2385

2390

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est trop tôt pour...

2395

M. PIERRE MONFETTE :

À venir.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2400

Parfait. Bien, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2405

Dans votre sommaire des coûts de construction qui a été actualisé, il y a quand même un montant d'honoraires professionnels de 8,1 M\$, quelque chose comme ça, si je ne me trompe pas; est-ce que ce montant de 8,1 M\$ d'honoraires, est-ce qu'il est strictement réservé à la firme d'ingénieurs ou, encore, ça comprend tous les coûts qui devront être assumés pour le laboratoire,

2410 notaire, arpenteur-géomètre, bon, en fait, les diverses firmes de professionnels ou c'est strictement pour les ingénieurs?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2415 Donc, pour répondre à votre question, les honoraires en question comprennent les honoraires professionnels pour fins de réalisation des plans et devis, surveillance des travaux et honoraires pour spécialistes en géotechnique et surveillance du contrôle qualité lors de la réalisation des travaux.

LE PRÉSIDENT :

2420 O.K. Donc, les coûts qui sont alloués au notaire et arpenteur-géomètre sont défrayés dans une autre case de votre budget, c'est ça?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2425 Dans le cadre d'acquisition.

LE PRÉSIDENT :

2430 Est-ce que les firmes de professionnels retenues pour le projet ont leur bureau principal en région?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2435 Si vous permettez, je vais laisser monsieur Coutu répondre à cette question.

M. YVES COUTU :

2440 Je vous dirais que présentement, la majorité des firmes de génie-conseil qui travaillent actuellement sur le dossier ont leur bureau d'affaires chez nous, oui.

LE PRÉSIDENT :

2445 Ont leur bureau principal ici à Rouyn-Noranda?

M. YVES COUTU :

Pas leur bureau principal, excusez. Ils ont un bureau à l'intérieur de la Ville.

2450 **LE PRÉSIDENT :**

Mais la majorité de l'ouvrage se fait à l'extérieur, si je comprends bien, en termes de plans et devis?

2455 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

C'est une question hypothétique, Monsieur le Président, parce que la firme en question n'est pas retenue. Donc, le ministère ne peut pas répondre à la question, à savoir quelle firme va faire les travaux en question. Donc, c'est difficile, au ministère, de répondre à cette question.

2460

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être juste une petite parenthèse. Lors de notre rencontre préparatoire avec, c'était monsieur Iracà qui était avec nous, on avait parlé d'établir peut-être un tableau, d'expliquer un peu comment les retombées économiques et tout ça, est-ce que ça, ça a été transféré à vous, cette demande-là?

2465

M. YVES COUTU :

Peut-être dans un premier temps, pour répondre à la question; oui, on m'a mis au fait des discussions qu'il y avait eu à ce sujet-là. Pour la partie de cette question-là, je vais demander à madame Couture de vous donner quelques explications.

2470

Mme JOSÉE COUTURE :

Oui. Monsieur le Président, en termes d'adjudication des contrats, il y a une note technique qui va être déposée sous peu à ce sujet-là. Pour ce qui est des honoraires professionnels, il y a certains mandats qui peuvent être donnés à des firmes locales, tout dépendamment de l'envergure des mandats qui sont octroyés. Par contre, dans le cadre de la préparation des plans et devis et de la surveillance pour le projet en question, c'est des mandats d'envergure, donc on parle... les mandats de plus de 90 000 \$ en termes d'honoraires professionnels doivent être donnés par appel d'offres public. Alors, ces mandats-là vont être donnés en appel d'offres public et puis pourront être octroyés à des firmes qui ont leur adresse principale d'affaires à l'extérieur de la région.

2475

2480

2485

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. O.K. Si on regarde maintenant – bien, est-ce que, relativement à la question de monsieur Dériger, à savoir, lorsqu'on avait demandé à monsieur Iracà de préparer un tableau en faisant état des dépenses qui seraient engagées en région, quelles sont les retombées du projet pour la région, est-ce que ça a été réalisé?

2490

M. YVES COUTU :

2495 Ce que j'aimerais peut-être juste ajouter, dans un premier temps, là, il y a des choses qu'il faut qu'on valide, sauf que le mode d'octroi et d'adjudication de nos contrats chez nous, évidemment, pour l'instant, l'état d'avancement des plans et devis ne nous permet pas de statuer s'il est plus avantageux de scinder ou de faire des groupements au niveau des contrats.

2500 C'est sûr que dans un premier temps, il y a une question, je dirais, au niveau de l'économie d'échelle, s'il y a des avantages à regrouper dans un seul contrat ou de façon plus majeure, le ministère prône cette façon de faire. Alors, il y a toujours plus d'avantages au niveau de l'économie d'échelle.

2505 Mais pour la question au niveau du tableau, au niveau des retombées économiques, je pense qu'on n'a pas l'information exacte pour l'instant.

LE PRÉSIDENT :

2510 Est-ce que le contrat de construction, c'est un appel d'offres qui va se situer juste en région ou bien vous allez à l'extérieur? Pourriez-vous m'expliquer le processus d'appel d'offres pour la construction?

M. YVES COUTU :

2515 C'est sûr que pour un projet de cette ampleur-là, c'est un appel d'offres public à l'échelle de la province, absolument.

LE PRÉSIDENT :

2520 Est-ce qu'on déborde aussi de la province? C'est-à-dire qu'une firme de l'Ontario pourrait soumissionner sur le projet?

M. YVES COUTU :

2525 Là, il faudrait juste vérifier une chose, là. Ça, je pense que ça mérite qu'on vérifie, là, mais à ma connaissance, je crois que la réglementation actuelle ne fait pas en sorte, en tout cas, qu'un entrepreneur de l'extérieur du Québec puisse soumissionner. Mais ça, c'est une chose que j'aimerais qu'on vérifie.

2530 **LE PRÉSIDENT :**

Pourriez-vous en même temps vérifier, il y a eu un accord, ça ne fait pas longtemps, entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis sur le *Buy American Act*. Autrement dit, les États-Unis, l'accord permet à des firmes canadiennes de soumissionner sur des

2535 projets d'infrastructure aux États-Unis, et la réciproque serait également vraie. Est-ce que ça pourrait influencer aussi sur votre projet, le fait que cet accord-là ait été signé récemment?

M. YVES COUTU :

2540 D'accord. Alors, on va vérifier ça.

LE PRÉSIDENT :

Vous en prenez bonne note et vous allez répondre, oui?

2545

M. YVES COUTU :

Oui.

2550

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez envisagé le fractionnement du projet en plusieurs lots de construction?

2555

M. YVES COUTU :

Bon. C'est ce que j'expliquais tantôt. Pour l'instant, il est un peu tôt pour déterminer s'il y a un avantage ou non à fractionner. C'est toujours des choses possibles, mais évidemment, si, pour des raisons d'économie d'échelle, comme je l'ai expliqué tantôt, s'il est plus avantageux de ne pas fractionner, c'est sûr que c'est dans notre orientation d'y aller plus en termes de volume. Alors, il y a des économies d'échelle à ce moment-là.

2560

LE PRÉSIDENT :

2565

Donc, ça se pourrait qu'il y ait seulement qu'un entrepreneur, finalement, en bout de ligne?

M. YVES COUTU :

2570

Il pourrait y avoir un seul entrepreneur général, mais souvent les entrepreneurs, si c'est, exemple, un entrepreneur de l'extérieur va sous-contracter auprès d'entrepreneurs locaux. Ce qu'on vit assez souvent, là.

LE PRÉSIDENT :

2575

Est-ce que vous avez évalué un peu quelles seraient les retombées locales de la réalisation du projet, sur 75 M\$?

M. YVES COUTU :

2580 Personnellement, je n'ai pas de chiffres à ce sujet-là, mais je vais demander à ma collègue Josée si on détient une partie de l'information à ce sujet.

Mme JOSÉE COUTURE :

2585 Oui. Monsieur le Président, pour les retombées locales, c'est assez difficile de chiffrer à cette étape-ci. Au niveau de la construction, il va y avoir probablement des retombées au niveau des services locaux qui vont être demandés par l'entrepreneur général, qui va faire les travaux, que ça soit des services de sous-traitance ou même des fournisseurs de matériaux. Il va y avoir sûrement des retombées au niveau des services d'hébergement, de restauration, mais c'est
2590 difficile de mettre un chiffre, vraiment, sur cette retombée-là.

 On parlait tantôt des honoraires professionnels. Il y a certains petits mandats de moindre envergure qui ont quand même été donnés en région, pour ce qui est de la préparation de certaines études. Ça, ça pourrait être... ça, c'est chiffrable au niveau des consultants qui sont dans
2595 la région. Par contre, que ça soit au niveau de la construction et au niveau aussi de l'approvisionnement des fournisseurs de matériaux, c'est difficile à chiffrer à ce moment ici.

LE PRÉSIDENT :

2600 Parfait, merci. Est-ce que vous avez le droit, dans vos devis, d'indiquer ou d'obliger, finalement, l'entrepreneur général à recourir à des firmes locales?

M. YVES COUTU :

2605 À ma connaissance, on n'a pas de clause semblable à l'intérieur de nos devis.

LE PRÉSIDENT :

2610 O.K., c'est beau. Oui, Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2615 Une précision encore une fois. Dans l'étude d'impact concernant les matières dangereuses, il est indiqué – bon, peut-être une vérification que je demande de faire, un peu comme tout à l'heure pour les emprises – bon, il est indiqué à quelques endroits qu'il y aurait 58 % de baisse qui serait anticipée au niveau du transport de matières dangereuses, et on retrouve, dans un tableau synthèse, un 42 %. Alors, peut-être juste nous préciser s'il s'agit de 58 % ou 42 %. Lequel des deux chiffres qui est le... donc, le valider, si c'est possible de le faire. Pas ce soir, bien sûr. On s'attend à ce que vous nous donniez une réponse par écrit, par la suite.

2620

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, certainement, on va le vérifier. Mais c'est sûr que les chiffres, les bons chiffres, là, on parle d'une trentaine de camions de moins de matières dangereuses.

2625

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est ça. Parce qu'on parle d'une vingtaine, trentaine.

2630

M. BERNARD FOURNIER :

Le vrai chiffre, O.K.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2635

Si vous pouvez juste nous donner le pourcentage, le ou les chiffres, un des deux.

M. BERNARD FOURNIER :

2640

Donc, on vous donnera à la fois sur le tracé de la 117 actuelle et sur le tracé alternatif.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parfait. Merci beaucoup.

2645

LE PRÉSIDENT :

J'aurais peut-être une question. Au niveau de la couche de bitume, est-ce que c'est deux couches que vous allez installer ou trois couches? Parce qu'il y a récemment eu un reportage sur la 175 dans le parc des Laurentides – je ne sais pas si vous êtes au courant de ça – le ministère a installé une couche antifatigue. Bon, en fait, ils appellent ça une couche antifatigue qui est garantie pour 30 ans, est-ce que vous envisagez de recourir aux mêmes procédés ici?

2650

M. YVES COUTU :

2655

Je vais vous dire tout simplement que pour l'instant, on n'est pas rendu à ce niveau de détail là. J'ai entendu vaguement de ce que vous me faites part, mais je n'ai pas ce niveau de détail là. On n'est pas encore rendu au niveau de la conception. Vous comprenez que les plans et devis finaux ne sont pas faits encore. Alors, ce n'est pas une information qu'on a pour l'instant.

2660

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est une information que vous allez étudier, je présume?

2665 **M. YVES COUTU :**

Bien, absolument. Ça va suivre par la suite au niveau de la conception, ça va faire partie intégrante au niveau de la conception.

2670 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci. Oui, Monsieur Dériger.

2675 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2675

Maintenant, je vais m'adresser au ministère du Développement durable, Environnement et Parcs. Dans les questions au ministère lors de la consultation intraministérielle, il y avait une préoccupation par rapport à la digue de Quémont-2. Vous avez demandé au ministère, au MTQ, de déposer des documents concernant la digue en question, pour sa stabilité et tout ça. Il y a des documents qui vous ont été remis depuis ce temps-là, est-ce que vous avez eu des avis à propos de qu'est-ce qui vous a été déposé? Est-ce que c'est suffisant? Est-ce que ça vous rassure? J'aimerais vous entendre à ce sujet-là.

2680

2685 **M. PATRICE SAVOIE :**

2685

Monsieur le Commissaire, on n' a pas reçu d'autres avis en lien avec les réponses qui ont été données, et puis de notre côté, ça semblait convenir aux gens qui ont étudié, qui ont posé la question. Et puis, éventuellement, je crois que le promoteur devra s'entretenir avec le promoteur de... avec la propriétaire de la digue pour faire une expertise avant les dynamitages en tant que tels.

2690

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais pour l'instant, les documents qui vous ont été fournis sont suffisants pour vous, pour votre analyse.

2695

M. PATRICE SAVOIE :

Oui, Monsieur le Commissaire.

2700

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2705 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a des craintes qui ont été soulevées par quelques résidants relativement à une diminution de la valeur marchande de leur résidence suite à la réalisation du projet. D'après ce qu'on voit dans l'étude d'impact, le ministère ne semble pas partager cette inquiétude. Est-ce que vous pourriez expliquer les raisons qui vous incitent à penser qu'il n'y aurait pas de perte de valeur marchande des résidences qui pourraient être impactées par le projet?

2710 **M. YVES COUTU :**

Monsieur le Président, j'inviterais madame Annie Dion, qui est actuellement évaluateur chez nous, au ministère des Transports, qui pourrait vous donner un avis à ce sujet-là.

2715 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Bonsoir, Madame.

2720 **Mme ANNIE DION :**

Bonsoir, Monsieur le Président. Suite à cette interrogation-là, il y a rien qui nous prouve, selon mon opinion, aussi, et mon expérience, qu'il y aurait une perte de valeur occasionnée par la présence d'une voie de contournement. Puis on a vu que récemment, au cours de la dernière année, il y a eu des ventes de terrains dans le secteur. Donc, s'il y avait eu une perte de valeur, je ne pense pas qu'il y aurait eu du monde qui aurait acheté des terrains dans ce secteur-là.

2725 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., merci.

2730 **Mme ANNIE DION :**

Qui est l'exemple de la rue Guertin, là. Il y a une vingtaine de terrains qui se sont vendus au cours de l'année 2009. Donc, des terrains qui se sont vendus alentour, environ, entre 35 000 et 50 000 \$ du terrain, donc qui est amené à être développé, parce que c'est des constructions qui ont même débuté. Donc, cette crainte-là... il n'y aura pas de diminution de valeur des propriétés dans le secteur à cause de la voie de contournement.

2735 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, selon vous, cette crainte-là est injustifiée?

2740
2745

Mme ANNIE DION :

Oui. Oui.

2750 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci beaucoup. Restez donc là, parce que vu que vous vous occupez... Oui, Monsieur Coutu?

2755 **M. YVES COUTU :**

2760 Peut-être juste en complément d'information, j'inviterais peut-être juste la Ville à commenter à ce sujet-là, au sujet du quartier de la rue Guertin. D'ailleurs, ça s'est passé depuis un an. C'est un quartier qui est à proximité de la voie de contournement, qui est dans des ordres de grandeur, en tout cas, du moins par rapport à la rue Lajoie. C'est un quartier qui s'est développé depuis l'été passé, puis je pense que c'est un exemple qui démontre... en tout cas, comme on vient de mentionner, qui ne nous indique pas qu'il peut y avoir une diminution de la valeur des maisons.

2765 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Oui, Monsieur Monfette?

2770 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. On parle d'un promoteur privé qui a développé 33 terrains. Nous avons dans ce bloc de 33 terrains, cinq terrains qui appartenaient à la Ville. Actuellement, à l'heure où on se parle, il en reste un pour la Ville et les autres sont tous vendus.

2775 Nous avons demandé spécifiquement au promoteur d'informer les acheteurs potentiels d'une construction prochaine d'une voie de contournement à une certaine proximité et ça n'a eu aucune incidence.

2780 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Monsieur Monfette. Dans l'étude d'impact, on réfère à une étude américaine de 93 sur l'effet d'un contournement pour les commerçants. Est-ce que le ministère a des études plus récentes à ce sujet?

2785 **M. YVES COUTU :**

Monsieur le Président, j'inviterais une autre de nos personnes-ressources qui est monsieur Christian Couette, qui est de la firme Genivar, qui pourrait venir commenter à ce sujet-là.

2790 **M. CHRISTIAN COUETTE :**

Bonjour, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

2795

Bonjour.

M. CHRISTIAN COUETTE :

2800

Donc, il existe effectivement plusieurs études qui ont été faites aux États-Unis. Des études récentes, je ne peux pas vous dire s'il y a eu des études récentes par rapport à cet aspect-là. Mais ce que je peux vous dire, c'est que de façon générale, au Québec, notamment, il y a eu des études qui ont été faites pour évaluer, dans le cadre des projets pour le nouveau réseau de relais routiers, il y a eu des études pour voir quel impact pouvait avoir la mise en place d'autoroutes par rapport au détournement de certains trafics.

2805

Donc, il y a comme une règle générale comme quoi que, généralement, autour de 5 % à 10 % du trafic de transit qui est détourné.

2810 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a pas des études qui ont été faites par d'autres Directions régionales au niveau du ministère des Transports, Monsieur Coutu, sur les suivis qui ont été effectués relativement à un contournement de route?

2815

M. CHRISTIAN COUETTE :

Bien, actuellement, on est en train... il y a un projet de route de contournement à l'Annonciation et il y a un suivi des retombées, des impacts sur les commerces, qui a été mis en place actuellement. Comme peut-être vous expliquer un peu la façon que, nous, on a procédé pour faire l'évaluation des impacts sur les commerces dans le cadre de l'étude qui a été faite.

2820

Donc, dans un premier temps, on a fait un inventaire de la structure commerciale qui était en place et on a identifié les commerces qui sont, à priori, plus sensibles à un détournement du trafic de transit. Donc, c'est-à-dire les restaurants, les sites d'hébergement commercial, les dépanneurs, les stations-services, et on a aussi considéré les concessionnaires automobiles.

2825

Donc, cet inventaire-là nous a amenés à identifier au total 48 commerces qui, à priori, étaient sensibles à un détournement de la clientèle de transit.

2830

Ensuite, on a fait un sondage téléphonique. On a enquêté auprès des différents gestionnaires de ces sites-là, pour identifier, au total, huit commerces dont les gestionnaires disaient anticiper une diminution de leur chiffre d'affaires en fonction de la clientèle de transit.

2835

Dans un deuxième temps, on a fait des rencontres personnalisées auprès de ces gestionnaires-là pour aller un petit peu plus loin dans leur perception, leur poser des questions, par exemple, sur leur connaissance qu'ils ont de leur profil de clientèle, l'importance relative de la clientèle locale versus la clientèle de transit, de sorte que ça nous a permis d'identifier, de cibler davantage les commerces qui... puis ensuite on leur a posé des questions : « Quelle est l'importance relative, selon eux, du chiffre d'affaires qui est attribuable à la clientèle de transit et l'importance de la clientèle locale? »

2840

Vous vous avez la carte qu'on a produite...

2845

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Couette?

M. CHRISTIAN COUETTE :

2850

Oui?

LE PRÉSIDENT :

2855

Ça, je sais tout ça. Est-ce que vous avez de la nouveauté? Parce que je l'ai lue, votre étude qui a été réalisée relativement aux choses de transfert.

2860

Maintenant, la question que je posais tantôt, Monsieur Coutu, c'est au niveau d'autres directions régionales. Est-ce qu'il y a eu des suivis qui ont été effectués? Je pense, par exemple, au contournement de la ville de La Tuque. Je crois qu'il y a un suivi qui a été demandé, donc j'aimerais ça voir où – bien, en tout cas, si ces documents-là sont disponibles, ces suivis-là sont disponibles, ce serait drôlement intéressant que vous puissiez en prendre connaissance et, d'autre part, les déposer auprès de la commission.

2865

M. YVES COUTU :

Effectivement. C'est sûr que je n'ai pas ce niveau de détail là ce soir, mais on va vous faire la vérification à ce niveau-là dans les Directions chez nous, si on a des exemples, effectivement, où est-ce qu'il y a des études qui ont été faites, et puis on vous mettra au courant de ça par la suite.

2870

LE PRÉSIDENT :

2875 D'ailleurs, dans l'annexe, je pense que c'est l'annexe 14, si je ne me trompe pas, il a été
question également d'un suivi qui serait effectué au cours des prochaines années sur ces
commerces-là. Le suivi semble quand même fort intéressant de la manière qu'il a été proposé et
j'encourage fortement le ministère à procéder avec ce suivi-là. Et c'est sûr que la commission
serait intéressée, éventuellement, plus tard, dans trois ans, à connaître les résultats, même s'il n'y
a plus de commission. Mais c'est juste pour que ce soit intéressant pour, en fait, les gens du BAPE
2880 d'avoir de l'information à ce sujet.

M. CHRISTIAN COUETTE :

2885 Il y a un suivi de ce type-là qui est en cours pour le contournement de l'Annonciation.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Savoie?

2890 **M. PATRICE SAVOIE :**

Monsieur le Président, pour compléter un petit peu ce qui est en train de se discuter. Nous,
dans les projets, il y a certains décrets qu'on a demandé des conditions, dont les projets de
l'Annonciation, La Tuque, la 73 ainsi que Labelle. Dans le cas de Labelle, il y a des études qui ont
2895 été demandées pour le suivi après deux ans, cinq ans et dix ans.

Actuellement, nous n'avons pas encore les études en main, et puis au niveau du Québec
on n'a pas, à notre connaissance, de résultat d'une étude de ce genre.

2900 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Monsieur Savoie. Ça fait que vous n'aurez pas besoin d'en faire la
recherche, vu qu'à l'heure actuelle, il semble que les études sont en cours de réalisation, mais il n'y
a rien de complété. Merci, Monsieur Couette.

2905 Je déclare close, officiellement, la première partie de l'audience publique.

Pour ceux d'entre vous qui ont des documents à déposer ou des réponses à nous faire
parvenir, je vous rappelle que la commission d'enquête souhaite les obtenir au plus tard dans une
2910 semaine. Notre objectif est de rendre accessibles au public ces documents et ces réponses pour
les aider à élaborer leur opinion qu'ils présenteront en deuxième partie de l'audience qui aura lieu
ici même à compter du mardi 16 mars 2010 à 19 h.

2915

Entretemps, la commission poursuit ses travaux. Elle recevra jusqu'au 18 février prochain, les questions provenant tant des personnes qui n'ont pas assisté aux séances d'aujourd'hui que des participants actuellement présents et qui souhaiteraient compléter leur compréhension du projet. Il appartient toutefois à la commission de juger de la pertinence de la question. Le cas échéant, les réponses seront déposées et accessibles dans les centres de consultation et dans le site Web du BAPE.

2920

Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale auprès de madame Renée Poliquin, la coordonnatrice de la présente commission, au plus tard le 2 mars prochain. L'objectif vise à préparer l'horaire de la deuxième partie de l'audience publique.

2925

Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission d'enquête au plus tard, le jeudi 11 mars 2010 à 23 h 59.

2930

Pour vous aider à préparer votre mémoire, le BAPE a produit un guide d'information sur la préparation des mémoires, lequel guide est disponible à l'arrière de la salle, ainsi que dans le site Web du BAPE.

2935

En deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle sera bien différente. Seules la table des participants et celle de la commission demeurent en place. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents seront les bienvenus. Toutefois, ils ne seront plus appelés à intervenir devant la présente commission.

2940

Cette deuxième partie est exclusivement consacrée à la présentation des opinions des citoyens, des groupes et des municipalités et des organismes municipaux sur le projet et ses répercussions. Je vous accorderai 15 minutes de présentation. Il va de soi que mon collègue et moi pourrons échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de votre opinion.

2945

Les mémoires demeurent confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission.

2950

Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Coutu et son équipe, de même que les personnes-ressources pour toute l'information fournie au cours de cette première partie de l'audience publique. Merci aux participants d'avoir questionné ce projet, ce qui nous a permis d'approfondir différentes facettes du projet. Enfin, je remercie les gens à la technique, la sténotypiste, l'équipe de la commission d'enquête ainsi que mon collègue Louis Dériger.

2955

Bonne fin de soirée et au plaisir de vous revoir le 16 mars prochain.

AJOURNEMENT

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

2960

ET J'AI SIGNÉ :

2965

Yolande Teasdale, s.o.