

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. PIERRE ANDRÉ, président
 M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION
DU RÉSEAU ROUTIER
À VAUDREUIL-DORION****PREMIÈRE PARTIE****VOLUME 1**

Séance tenue le 30 mai 2007, 19 h
Église Très-Sainte-Trinité
145, Saint-Charles
Vaudreuil-Dorion

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 30 MAI 2007	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
MOUVEMENT AU COURANT	
JOHN BURCOMBE	8
JULIE QUENNEVILLE.....	12
PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE VAUDREUIL-DORION.....	13
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	21
REPRISE DE LA SÉANCE	22
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
JULIE QUENNEVILLE.....	22
DIANE LAFONTAINE	31
ROBERT BOISVERT	53
JOHN BURCOMBE	66
JULIE QUENNEVILLE.....	77
DIANE LAFONTAINE	84
REPRISE DE LA SÉANCE	102
MAUREEN BURCOMBE.....	103
JOHN BURCOMBE	112

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion. Mon nom est Pierre André du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE. Je présiderai cette commission d'enquête assisté de monsieur Jean-Claude Panisset à ma gauche qui agira comme commissaire.

10 Nous serons appuyés d'une équipe du BAPE composée d'abord à l'avant de madame Marie-Ève Fortin à ma gauche, et de monsieur Yvon Deshaies, tous deux analystes.

15 Ensuite, à l'arrière, mesdames Julie Olivier et Monique Gélinas. Madame Olivier est conseillère en communication et responsable des relations avec les médias ainsi que de la tenue du registre dont je vous parlerai un peu plus tard. Madame Gélinas est coordonnatrice du secrétariat de la commission. Elle s'occupe de la logistique, de la gestion documentaire et des liens entre la commission et ses divers interlocuteurs. Enfin, madame Kathleen Martineau, absence ce soir, agira comme agente de secrétariat.

20 L'organisation technique et logistique des séances publiques est sous la responsabilité du Centre de services partagés du Québec. Le responsable en est monsieur Jean Métivier. Il est accompagné de monsieur Vladimir Destin, technicien du son.

25 Tout ce qui se dit lors des séances est enregistré et sténotypé, un travail qu'assure madame Lise Maisonneuve, devant moi à ma gauche. Les transcriptions des séances publiques seront disponibles environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience, dans la section du site Internet du BAPE consacrée au projet et dans les centres de documentation. Je vous ferai état des coordonnées de ces centres ou vous pouvez les consulter à l'arrière de la salle.

30 J'inviterais maintenant monsieur Bernard Fournier de la firme Genivar qui agit comme porte-parole de la Municipalité de Vaudreuil-Dorion à nous présenter son équipe.

M. BERNARD FOURNIER :

35 Bonsoir! Les gens qui m'accompagnent ce soir, monsieur Marc Côté, responsable du projet à la Ville de Vaudreuil-Dorion et directeur adjoint des services techniques, monsieur Guy Pilon, maire de Vaudreuil-Dorion, monsieur Rabah Hammouche, spécialiste en qualité de l'air de la firme Enviromet International, monsieur Pierre Beauchamp de la firme LBCD, responsable des plans directeurs municipaux et du volet hydraulique de l'étude, monsieur Marc Deshaies de

40

la firme Décibel, responsable de l'étude sonore du projet, monsieur Éric Peissel de Genivar, spécialiste en circulation et transport, madame Marie Lafontaine, spécialiste en biologie et spécialiste des questions liées aux milieux naturels de la firme Genivar. Voilà.

45 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier. Donc, pour cette première partie de l'audience publique, nous avons demandé à différents ministères et organismes de déléguer des représentants qui agiront à titre de personnes-ressources. Certaines de ces personnes sont présentes ce soir à ma gauche, alors que d'autres pourront être jointes soit par téléphone ou par écrit, au besoin.

50
55 Donc, j'invite les porte-parole des ministères et organismes à se présenter et à nous indiquer le nom des autres personnes de leur organisation, s'il en est, qui seraient disponibles pour répondre aux questions de la commission. Je commencerai par madame Lamontagne.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

60 Bonsoir ! Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Je suis porte-parole du ministère pour le projet d'amélioration du réseau routier de Vaudreuil-Dorion et j'ai monsieur Jean-François Cyr, ici à ma gauche, qui est du Centre d'expertise hydrique du Québec, qui est spécialiste dans les questions de l'hydraulique.

LE PRÉSIDENT :

65 Merci.

Mme DIANE LANGLOIS :

70 Bonsoir! Je suis Diane Langlois de la Direction de santé publique de la Montérégie.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame. Monsieur?

75 **M. RAYMOND MALO :**

Raymond Malo, directeur des services techniques à la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

M. STÉPHANE BÉGIN :

80 Stéphane Bégin, conseiller en aménagement au ministère des Affaires municipales et

des Régions.

LE PRÉSIDENT :

85

Merci, messieurs, mesdames. Il y a d'autres personnes qui ont été invitées et qui pourraient se joindre bientôt à nous soit au courant de la soirée ou d'une autre façon, peut-être en ligne au téléphone, s'il y a des questions. Je vais simplement vous les signaler. Du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, monsieur Pierre Bilodeau, secteur faune. Il y a aussi pour 90 le ministère des Transports, monsieur Gildard Lanteigne qui pourrait se joindre à nous plus tard dans la soirée.

95

Donc, avant d'aller plus loin, j'aimerais vous présenter brièvement le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Donc, le BAPE est un organisme gouvernemental de consultation publique indépendant qui a été institué par la *Loi sur la qualité de l'environnement*. En créant l'organisme, l'Assemblée nationale affirmait le droit des citoyens à l'information et à la consultation, et sollicitait leur participation aux décisions ayant une incidence sur l'environnement et leur milieu de vie.

100

Ce faisant, elle reconnaissait officiellement la valeur et la pertinence de la contribution de la population au processus d'évaluation environnementale en raison de l'expertise concrète qu'elle a de son milieu de vie.

105

Le BAPE relève directement de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Beauchamp, tout en étant indépendant du ministère. Il a pour fonction d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet la ministre afin d'éclairer la décision gouvernementale.

110

Notre mission consiste à informer la population, à l'écouter et à fournir un avis qui éclairera la ministre dans la préparation de sa recommandation au Conseil des ministres qui, par la suite, prendra la décision sur l'autorisation du projet.

115

La commission examinera le projet dans une perspective de développement durable, développement durable auquel a adhéré le gouvernement du Québec en l'an 2006, si je ne m'abuse, en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs. L'environnement englobe pour le BAPE les aspects biophysiques, sociaux, économiques et culturels.

120

Il est important de noter que monsieur Panisset et moi sommes assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec. Nous disposons des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête. De plus, nous nous sommes engagés à respecter le code d'éthique et de déontologie du Bureau d'audiences publiques qui vise particulièrement à garantir la

125 transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions. Vous pouvez vous procurer copie de ce code ainsi qu'un dépliant sur le BAPE, ses origines, ses fonctions et ses engagements à l'arrière de la salle.

Enfin, soulignons que chaque commission du BAPE est autonome et indépendante, maître de ses décisions, de son analyse ainsi que du contenu de son rapport.

130 Permettez-moi maintenant de situer le contexte de cette audience publique en expliquant brièvement la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Dans un premier temps, puisque le projet d'amélioration du réseau routier rencontrait les critères pour être soumis à la procédure, le promoteur a avisé le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention de réaliser le projet.

135 En réponse à l'avis de projet, le ministre a émis une directive qui précisait la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que la Ville de Vaudreuil-Dorion devrait produire.

140 Lorsque le promoteur a déposé son étude d'impact au ministre, celle-ci a été soumise à une consultation interne au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi qu'après des ministères et organismes gouvernementaux concernés dans le but d'évaluer la conformité avec la directive du ministre.

145 Une fois l'étude jugée recevable, le ministre a donné le 8 février dernier le mandat au BAPE de rendre public le dossier, de tenir une période d'information et de consultation publiques de 45 jours, soit du 20 février au 6 avril 2007.

150 Au cours de cette période, tout groupe, personne ou municipalité qui le désirait, pouvait demander au ministre la tenue d'une audience publique. Deux demandes ont donc été adressées au ministre, monsieur Claude Bécharde à l'époque.

Le 26 avril, la nouvelle ministre, madame Beauchamp, a confié au BAPE le mandat de tenir enquête et audience publiques sur le projet.

155 Je vais maintenant faire lecture de la lettre mandat qu'elle a adressée au président du BAPE, William J. Cosgrove.

Monsieur le président,

160 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet d'amélioration du réseau artériel de Vaudreuil-Dorion par la Ville de Vaudreuil-Dorion et de me faire rapport de ses*

165 *constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

Le mandat du Bureau débutera le 22 mai 2007. Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui ont été adressées à mon prédécesseur, monsieur Claude Béchar, concernant ce projet.

170

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Et c'est signé Line Beauchamp.

175

Notre mandat a donc débuté le 22 mai et, comme le prévoit le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, la commission devra déposer son rapport à la ministre au plus tard dans quatre mois, soit le 22 septembre 2007. Après le dépôt du rapport, la ministre disposera d'au plus 60 jours pour le rendre public.

180

J'aimerais préciser que les commissions du BAPE ne sont pas décisionnelles. Notre mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens, les groupes ou les organismes qui participent à nos travaux et aussi de notre propre questionnement.

185

Parallèlement à l'examen de la commission, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs réalise une analyse environnementale. C'est donc à partir du rapport du BAPE et de l'analyse environnementale du ministère que la ministre fait ses recommandations au Conseil des ministres.

190

Il appartient par la suite au gouvernement d'autoriser ou non la réalisation du projet, avec ou sans modification, et aux conditions qu'il jugera nécessaires

195

J'aimerais rapidement vous indiquer la démarche que nous suivrons dans les prochaines semaines. L'audience que nous tenons est divisée en deux parties : la première que nous tenons ce soir et que nous poursuivrons demain, si cela s'avérait nécessaire, et la deuxième partie qui débutera le 27 juin.

200

La première partie en est une de questionnement et d'information. Elle vise à assurer à tous une meilleure compréhension du projet, de ses impacts et du contexte dans lequel il s'insère. La commission cherche à obtenir toute l'information nécessaire à une analyse éclairée du projet. Je vous invite donc à poser toutes les questions pertinentes à l'étude du dossier, de manière à pouvoir vous prononcer en toute connaissance de cause. Ce n'est pas le moment, aujourd'hui ou demain, d'exprimer votre opinion. Vous pourrez le faire le 27 juin, lors de la deuxième partie de l'audience publique.

205

Dans quelques minutes, je vais inviter les requérants de l'audience à venir nous exposer

210 les motifs de leur demande. Ensuite, le porte-parole du promoteur du projet sera invité à présenter le projet de Ville de Vaudreuil-Dorion. Puis, nous prendrons une pause d'environ 15 minutes pendant laquelle se fera l'ouverture du registre pour que les gens qui désirent poser des questions puissent s'inscrire. Le registre est sur la table située à l'arrière de la salle.

215 Au retour de la pause, les gens inscrits au registre seront invités, selon l'ordre d'inscription, à venir poser leurs questions. On demande qu'ils les posent le plus succinctement possible dans un climat de respect mutuel et de courtoisie. À cet effet, les règles à suivre sont les suivantes.

220 Le nombre de questions permises par chaque intervenant est de deux, sans sous-question. Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Après votre intervention, vous pourrez vous réinscrire au registre. Tant et aussi longtemps que vous aurez des questions, vous pourrez vous y réinscrire et vous serez toujours les bienvenus. Lorsque vous posez vos questions, je vous demande d'éviter les préambules. Les seuls préambules acceptés seront ceux indispensables à la compréhension de la question.

225 Mon collègue et moi pourrons intervenir en tout temps pour obtenir de l'information additionnelle ou vous aider à obtenir une réponse à votre questionnement. Toutes les questions des participants et toutes les réponses des promoteurs et des personnes-ressources doivent m'être adressées à moi, le président. Cette façon de faire évite les échanges directs et contribue à maintenir un climat de respect mutuel qui doit régner pour le bon déroulement des séances publiques.

230 La commission ne tolérera aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarque désobligeante, de propos diffamatoire ou d'attitude méprisante. J'insiste. La meilleure façon de favoriser des débats sereins est de respecter ces quelques règles.

235 Si la réponse à une question ne peut être donnée immédiatement, la commission se chargera de l'obtenir le plus rapidement possible. La réponse sera alors déposée dans les centres de consultation et dans le site Internet du BAPE sous la rubrique consacrée au mandat.

240 Si pour une raison ou une autre vous êtes gêné, vous avez de la difficulté à vous déplacer pour venir poser votre question, on vous invite simplement à vous adresser aux gens à la table à l'arrière et il y a quelqu'un qui se fera un plaisir de vous accompagner.

245 L'ensemble du dossier déposé en période d'information et de consultation publique, de même que tous les documents qui seront déposés lors des séances publiques ou au cours du mandat sont et seront accessibles dans les centres de consultation situés à la Bibliothèque municipale de Vaudreuil-Dorion, au bureau du BAPE à Québec et à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal.

250 Durant les séances publiques, cette documentation est également disponible à l'arrière de
la salle pour consultation sur place. S'il advenait que certains éléments d'information ou des
documents demandés étaient considérés comme confidentiels par la personne qui doit les
déposer, celle-ci doit en faire part à la commission au moment où le document est demandé. Si la
commission le décide, cette information doit lui être remise avec la mention «confidentiel». On
255 entre alors dans une procédure de confidentialité dont je vous ferai part si jamais nous avons à
utiliser cette procédure en cours d'audience.

Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de
l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature de confidentialité de cette
information, est prié de s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat, madame Gélinas, qui se
260 chargera de vérifier auprès de la commission.

Donc, à compter de ce soir, nous allons questionner ensemble le promoteur et les
personnes-ressources afin de bien comprendre le projet et d'en saisir les impacts.

265 Je m'adresserais maintenant aux personnes-ressources, tant celles à la table que celles
assises dans la salle, s'il en est. Si vous désirez intervenir en cours d'audience en réponse à une
question pour apporter une information additionnelle utile aux travaux de la commission ou encore,
s'il y a un angle du dossier que vous jugez nécessaire d'examiner, vous n'avez qu'à me faire
signe en audience ou de discuter lors des pauses avec l'un des membres de l'équipe.

270 Au terme de la première partie de l'audience, vous disposerez de l'information nécessaire
pour vous faire une opinion sur le projet. Vous serez alors en mesure de préparer un mémoire
pour la deuxième partie de l'audience publique, laquelle sera consacrée exclusivement à entendre
vos opinions. Afin de vous assurer un délai convenable pour rédiger votre mémoire ou argumenter
275 votre position, vous disposerez de 26 jours.

Ainsi, cette seconde partie débutera à 19 h dans cette même salle, mercredi le 27 juin
prochain. J'invite ceux et celles qui souhaitent déposer un mémoire ou s'exprimer verbalement à
communiquer avec madame Gélinas afin de lui faire part le plus tôt possible de leur intention.

280 Pour permettre à la commission de prendre connaissance de votre mémoire avant la
séance du 27 juin, il est opportun de le transmettre au secrétariat de la commission au plus tard
vendredi le 22 juin.

285 Bien entendu, je vous souligne qu'il est interdit de fumer dans cette salle et qu'il faudrait
éteindre vos téléphones cellulaires et téléavertisseurs, si ce n'est déjà fait. De plus, dans le but
de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir, avant de quitter
la salle, le questionnaire qui se trouvait sur votre chaise et à la table derrière vous.

290 Ceci termine le préambule d'information que j'avais à faire. Donc, après ce préambule, j'invite les requérants qui en ont manifesté le désir de venir exposer les motifs de leur demande d'audience et, le cas échéant, à introduire le groupe qu'ils représentent. J'inviterai donc monsieur John Burcombe du Mouvement Au Courant.

295 **M. JOHN BURCOMBE :**

Bonsoir, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

300

Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

305

Je vais lire la lettre que j'ai adressée au ministre de l'Environnement.

310

L'intérêt du Mouvement Au Courant pour le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion par la Ville de Vaudreuil-Dorion découle de ses buts principaux que le groupe bénévole poursuit depuis 1989, soit de veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et de promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels.

De plus, j'ai un intérêt personnel dans ce dossier, puisque j'ai habité Vaudreuil de 1972 à 1991 et je suis toujours le développement sans cesse de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

315

Bien que l'étude d'impact, une fois bonifiée par les réponses aux questions de divers ministères, couvre grand nombre des enjeux en cause, il reste, à mon avis, des lacunes importantes à combler par la tenue d'audiences publiques sur le projet par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

320

Voici les lacunes majeures.

Premièrement, dans les transports. Au niveau régional, le plan de transport de la Montérégie du ministère des Transports n'est qu'à l'étape d'ébauche. Est-ce que des consultations publiques sont prévues? Et quand la version définitive sera-t-elle disponible?

325

Entre les recensements de 2001 et 2006 de la population de Vaudreuil-Dorion, la population a augmenté de 29,5 %, soit de 19 900 à 25 800. Quand je suis arrivé à Vaudreuil en 1972, la population n'était qu'environ 3 000 avec un autre 6 000 à Dorion. La Ville n'a jamais senti le besoin de réaliser une étude de circulation. Des nouveaux développements résidentiels se greffent sur l'ancienne ville, sans considération des conséquences sur la circulation d'automobiles. Des compagnies de transport routier sont accueillies une après l'autre par la Ville,

330

sans considération des conséquences sur la circulation de camions lourds. Le résultat : Vaudreuil-Dorion souffre maintenant de congestion et d'embouteillages chroniques.

335 Des questions s'imposent sur les choix du passé faits sans l'aide d'études. Comment les tracés de Félix-Leclerc et de Henry-Ford étaient-ils déterminés? Qu'est-ce que la raison d'être du tunnel sous le chemin de fer Canadien Pacifique sur Henry-Ford et pourquoi prioriser cet axe plutôt qu'André-Chartrand?

340 Le transport en commun local par autobus est vieux d'un an et demi seulement et sert uniquement les navetteurs demeurant à Vaudreuil-Dorion qui utilisent le train de banlieue pour voyager à Montréal. Qu'est-ce qui est envisagé comme transport en commun régional pour augmenter le service et pour desservir Saint-Lazare et Hudson en sus de Vaudreuil-Dorion? Quelles mesures sont prévues pour favoriser le transport en commun par rapport à l'automobile?

345 L'étude d'impact contient un plan directeur préliminaire de voies cyclables. Il faut s'assurer que le cycliste puisse utiliser son vélo comme mode de transport convenable et sécuritaire pour faire des déplacements locaux. Des pistes menant aux écoles, à la bibliothèque et aux commerces par exemple, sont requises en sus des pistes récréationnelles. Pourquoi le plan directeur n'inclut pas de piste cyclable le long de Félix-Leclerc? Le plan devrait être discuté en audience et devrait faire partie intégrante du projet d'amélioration du réseau routier sous étude.

350 Pour le piéton, il rencontre déjà des défis sur l'actuel Félix-Leclerc qui n'a ni trottoir ni accotement. Selon l'étude d'impact, il ne serait que moitié servi avec l'élargissement à quatre voies de cette artère puisqu'il n'y aurait pas de trottoir sur le côté nord où se trouve déjà de nouveaux gros commerces de détail. Pourquoi?

355 Quant aux coûts des améliorations routières prévues, l'estimé pour André-Chartrand en particulier devrait être réexaminé à la lumière des expériences avec le tunnel sur Henry-Ford. Estimé d'abord à 5 M\$, le coût prévu maintenant est plus de 10 M\$, pour un tunnel de deux voies seulement. Il semble donc que 25 M\$ au total pour André-Chartrand ne serait pas suffisant, étant donné que deux tunnels de quatre voies seraient requis en sus du pont enjambant la rivière Quinchien.

365 Maintenant, concernant la qualité de l'air. Je suis heureux de voir que la problématique particulière posée par la halte routière «Flying J» est traitée en réponse à une demande du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Cependant, je questionne la méthodologie du consultant qui ne semble pas prendre en compte le grand nombre de camions lourds qui y sont stationnés chaque nuit avec leur moteur en marche au ralenti pendant que les conducteurs dorment dans leur cabine. De plus, entre autres, le consultant doit justifier ses hypothèses de taux d'émissions de polluants.

370

375 *Le rapport complémentaire sur la qualité de l'air fournit aussi des estimations des quantités d'émissions annuelles de polluants, sans toutefois inclure les émissions de gaz à effet de serre, notamment le dioxyde de carbone (CO₂). Vu que l'étude d'impact prétend traiter les impacts cumulatifs du projet, il faut chiffrer les gaz à effet de serre afin qu'ils puissent être inclus dans le bilan des émissions de la Ville. Ce bilan servirait d'indicateur dans une stratégie de réduction des gaz à effet de serre que la Ville de Vaudreuil-Dorion devrait adopter.*

380 *Comme d'autres l'ont demandé lors de la réunion d'information tenue par le BAPE le 20 mars, pourquoi n'y a-t-il pas d'information sur l'actuelle qualité de l'air à Vaudreuil-Dorion provenant de sites de mesurage locaux? Le MDDEP possède une station d'échantillonnage mobile qui aurait pu prendre des mesures à différents endroits dès 2004, pendant la réalisation de l'étude d'impact. Sans des mesures sur le terrain, la crédibilité de la modélisation de la quantité*
385 *et de la dispersion des polluants est suspecte.*

Maintenant, à l'égard des espaces verts. La Ville n'a ni bilan ni politique à l'égard des parcs et des espaces verts. Dans les nouveaux développements où les promoteurs doivent en théorie céder à la Ville 10 % de la superficie pour fins de parc, la Ville accepte des plans de
390 *lotissement avec aussi peu que 1 % d'espace vert, prenant l'autre 9 % en argent pour équiper ces petits espaces comme terrains de jeux, par exemple. Il y a donc très peu d'espaces verts publics dans les nouveaux secteurs de la Ville.*

La rivière Quinchien n'est qu'un égout pluvial aux yeux de la Ville. Or, c'est le seul cours d'eau d'importance sur le territoire. La rivière, avec ses multiples méandres, arbres et flore et
395 *faune riveraines, devrait être conservée en lui accordant un statut légal permanent d'aire protégée. Bien qu'une lisière de terrain longeant une partie de la rive sud de la rivière est zonée «public», à certains endroits la largeur de cette lisière ne rencontre même pas les exigences de protection des rives. Pourquoi a-t-on tant limité la bande riveraine?*

400 *Quant au boisé Charlot, un autre milieu naturel de haute valeur, une partie est déjà perdue pour de nouvelles maisons et son futur est hypothéqué par la dérivation successive de fossés de drainage et du cours d'eau Dorion.*

405 *La Municipalité voisine de Saint-Lazare vient de compléter une première étude de caractérisation des milieux naturels dans sa zone périurbaine à la demande du MDDEP. À l'aide de l'étude, Saint-Lazare va désigner des aires à protéger. Pourquoi Vaudreuil-Dorion n'est-elle pas contrainte à faire le même exercice?*

410 *Maintenant, en ce qui concerne l'eau. Le réaménagement du réseau de drainage du secteur traversé par le projet de boulevard André-Chartrand est à l'étude. La Ville, supportée par le ministère, prétend à tort à mon avis, que l'approbation de ce réaménagement peut aller de l'avant, avant l'examen du projet du boulevard. Dans le passé, le secteur André-Chartrand était drainé vers la rivière des Outaouais au sud de Dorion par le cours d'eau Dorion. Le projet*

415 de drainage maintenant à l'étude détournerait les eaux pluviales du secteur sous le chemin de fer vers une station de pompage avec son émissaire dans la rivière Quinchien, ainsi ajoutant une grande quantité d'eau supplémentaire à la rivière lors des pluies fortes.

420 Dans le passé, c'était les crues du printemps qui menaient à des inondations, mais maintenant ce sont plutôt les pluies diluviennes d'été qui sont plus problématiques. La Ville, la MRC et le ministère doivent décrire davantage les enjeux en cause. En outre, le MDDEP doit expliquer pourquoi il n'a pas profité de l'occasion de l'étude d'impact pour mesurer la qualité de l'eau de la rivière Quinchien.

425 Quant à l'eau potable, l'étude d'impact indique que la consommation atteindra bientôt la capacité maximale de l'usine de filtration. Il faut augmenter la capacité de l'usine et de la prise d'eau dans la baie de Vaudreuil. Quels travaux seraient nécessaires et à quel coût? Est-ce que la qualité de l'eau potable rencontre en tout temps les nouvelles normes du ministère?

430 Quant aux eaux usées, l'étude indique que la capacité de l'usine d'épuration devrait doubler pour supporter la population de 40 000 personnes prévue pour 2021. De plus, il faut augmenter la capacité de l'émissaire dans la rivière des Outaouais. Mais déjà la quantité des eaux usées rejetées ne rencontre pas les exigences actuelles du ministère. Entre autres, les eaux usées ne sont pas désinfectées. Encore, quels travaux seraient nécessaires et à quel coût?

435 Finalement, un peu sur la planification globale. L'influence des différents paliers gouvernementaux sur le développement urbain n'est pas claire. Lors de l'audience, les acteurs importants suivants devraient préciser leur rôle et leurs attentes dans l'aménagement en général et dans le développement urbain pour Vaudreuil-Dorion en particulier. Alors, les ministères impliqués sont le ministère des Affaires municipales et des Régions; le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs; la Communauté métropolitaine de Montréal; la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges; et la Conférence régionale des élus.

445 Le MDDEP devrait expliquer spécifiquement comment il assure que les municipalités respectent les exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement et ses règlements, notamment à l'égard de l'obtention des certificats d'autorisation requis et comment ils vérifient la cohérence entre les diverses demandes de certificats d'autorisation et la conformité avec le plan d'urbanisme.

450 De plus, le MDDEP devrait fournir un échéancier pour l'implantation de l'évaluation environnementale des politiques, programmes et plans, tel que recommandé par le rapport Lacoste il y a bientôt 20 ans. Il serait intéressant aussi de connaître la position du ministère sur la convention Aarhus sur l'accès à l'information et la participation publique dans les prises de

décision gouvernementale, une convention adoptée par une trentaine de pays et par le Canada.

455

Pour le futur de Vaudreuil-Dorion. L'étude d'impact prévoit le développement complet de la zone périurbaine d'ici 2021 avec une population de 40 000. Est-ce que la Ville partage cette vision? Est-ce qu'elle prévoit déjà demander le dézonage par la Commission de protection du territoire agricole du Québec davantage de terres agricoles pour continuer son expansion? Y a-t-il un plafond quelconque à l'expansion de la Ville?

460

Ça finit ma lettre au ministre.

LE PRÉSIDENT :

465

Merci, monsieur Burcombe. J'appelle maintenant madame Julie Quenneville. Bonsoir, madame!

Mme JULIE QUENNEVILLE :

470

Bonsoir! Je vais vous lire ma lettre adressée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Je demande la tenue d'une audience publique dans le dossier d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion. Je suis propriétaire d'un terrain et d'une maison situés en bordure de la rivière Quinchien et tout près du boulevard Cité des Jeunes. Je suis préoccupée par les problèmes suivants ainsi que par les solutions possibles pour en diminuer les effets.

475

- *la possibilité d'une hausse du niveau des crues et de l'érosion des berges;*
- *l'augmentation du niveau de bruit pendant et après les travaux;*
- *l'augmentation du nombre de lampadaires des voies publiques et les problèmes liés à l'éclairage de nuit trop intense causant de la pollution lumineuse;*
- *l'augmentation des particules polluantes en suspension dans l'air.*

480

485

Je souhaite être entendue pendant ces audiences publiques sur ces importants sujets et leurs solutions possibles à envisager.

490

J'espère avoir l'occasion d'échanger sur ça avec vous, ce soir. Merci.

LE PRÉSIDENT :

495

Merci, madame Quenneville.

Je demanderais maintenant à monsieur Bernard Fournier, de la firme Genivar, de nous présenter le projet au nom de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

500 **M. BERNARD FOURNIER :**

La présentation va se dérouler en cinq étapes, des présentations du projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

505 La première étape, tout d'abord, je vous ferai une mise en contexte globale du milieu dans lequel s'insère le projet d'amélioration du réseau artériel et j'expliquerai les principaux éléments qui en justifient la réalisation. Ensuite, je vais détailler les différents aménagements routiers qui sont prévus sur chacun des axes à l'étude. Après coup, je vous présenterai les principaux impacts qui sont anticipés avec la réalisation du projet. Et, en complément, on
510 présentera les principales mesures qui sont proposées dans l'étude d'impact pour limiter les effets environnementaux dans le milieu.

LE PRÉSIDENT :

515 Et tout ça en une vingtaine de minutes, comme on avait convenu.

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, absolument.

520

LE PRÉSIDENT :

Merci.

525 **M. BERNARD FOURNIER :**

Et je terminerai la présentation en présentant les coûts et le calendrier de réalisation du projet.

530 D'abord, au chapitre de la situation et de la justification du projet. Le projet s'inscrit au cœur du périmètre d'urbanisation autorisé de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Le milieu d'étude dans lequel s'insère le projet est circonscrit au nord par l'autoroute 40, à l'ouest par l'autoroute 540, au sud par l'autoroute 20, et à l'est par l'avenue Saint-Charles et le Lac des Deux-Montagnes.

535 La première intervention d'abord consiste à élargir la rue Félix-Leclerc de deux à quatre voies pour des raisons de sécurité routière et de fluidité. Comme vous le savez, il y a des

540 commerces qui ont commencé à prendre place le long de la rue Félix-Leclerc, des commerces à grande surface. Ce développement-là va se poursuivre au cours des prochaines années, et pour que les commerces puissent cohabiter convenablement avec la gare régionale intermodale de Vaudreuil, c'est requis de procéder à l'élargissement de deux à quatre voies de la rue Félix-Leclerc.

545 Donc, la deuxième intervention, ça consiste à aménager un nouvel axe à quatre voies nord-sud sur le territoire de la Ville, dénommé André-Chartrand, qui va partir du boulevard de la Cité des Jeunes pour se diriger vers le secteur de Dorion et se raccorder au futur échangeur projeté avec le réaménagement de l'autoroute 20. C'est un projet ça du ministère des Transports du Québec dans le secteur de Dorion, un nouvel axe à quatre voies d'une longueur d'environ 2 kilomètres, d'une part pour desservir les nouveaux quartiers résidentiels qui prendront place de part et d'autre de l'axe et, aussi, pour soulager l'avenue Saint-Charles qui, comme vous le savez
550 pour la plupart, présente des problèmes de congestion évidents en période de pointe.

555 La construction de l'avenue André-Chartrand implique deux ouvrages d'art majeurs, soit des ponts ferroviaires pour traverser le corridor ferroviaire du Canadien National et le corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.

560 Enfin, comme il y aura de plus en plus de circulation amenée par le nouvel axe nord-sud et le développement commercial sur la rue Félix-Leclerc, il y aura plus de trafic sur le boulevard de la Cité des Jeunes et il faudra aussi transformer le segment qui reste à deux voies entre l'autoroute 540 et la voie ferrée des trains de banlieue. Donc, l'axe est à quatre voies jusqu'à la ligne des trains de banlieue. Il faudra transformer la portion résiduelle à deux voies en un aménagement à quatre voies pour pouvoir faire face aux problèmes de capacité future qui sont anticipés sur ce boulevard.

565 Maintenant, pour ce qui est des concepts prévus, pour Félix-Leclerc, le concept prévoit récupérer la chaussée existante pour aménager les voies en direction ouest et d'élargir la rue du côté sud pour aménager les voies en direction est et insérer un trottoir également du côté sud.

570 Les voies de circulation dans chacune des directions vont être séparées par un terre-plein central de 4.5 mètres de largeur pour assurer des manœuvres de virages à gauche sécuritaires, notamment aux entrées commerciales et aux différentes ouvertures dans le terre-plein.

L'emprise totale de Félix-Leclerc est de 25 mètres et cette emprise-là est déjà la propriété de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

575 Pour le boulevard de la Cité des Jeunes, le concept prévoit récupérer la chaussée existante pour aménager les voies en direction est et d'élargir du côté nord, donc du côté

opposé à la rivière Quinchien pour aménager les voies en direction ouest et y insérer également un trottoir et une piste cyclable.

580 Dans le cas du boulevard de la Cité des Jeunes, il y aura une séparation des voies de circulation comme pour Félix-Leclerc mais, au lieu d'un terre-plein conventionnel, le concept prévoit une bande médiane surmontable et ce, pour maintenir l'accessibilité similaire à l'état actuel pour la vingtaine de propriétés qu'on retrouve du côté sud du boulevard de la Cité des Jeunes.

585 Au total, les aménagements prévus totalisent une emprise de 30 mètres. L'emprise actuelle est d'environ 20 mètres de largeur. Donc, ça demande une acquisition du côté nord d'une bande de terrain d'une dizaine de mètres de largeur.

590 Pour André-Chartrand, c'est également une emprise de 30 mètres qui est prévue pour aménager le quatre voies. On aura deux voies en direction sud, deux voies en direction nord, séparées par un terre-plein central et, du côté est, il y aura une piste cyclable et, du côté ouest, un trottoir.

595 Cependant, pour André-Chartrand, il y a des aménagements particuliers qui sont prévus dans le secteur des Jardins Dorion. C'est l'acétate qui est montrée ici. C'est que dans ce secteur-là, on a un segment existant à deux voies de l'avenue André-Chartrand, un court segment existant d'une longueur de 350 mètres, qui part de la rue Valois et qui s'étire vers le nord, le long du parc des Jardins Dorion qu'on retrouve ici à droite.

600 Donc, dans ce secteur-là, les aménagements particuliers qui sont prévus pour tenir compte du deux voies existant, d'abord c'est qu'on va maintenir le stationnement sur rue pour le bénéfice de la vingtaine de résidences riveraines qu'on retrouve le long du segment et aussi pour le bénéfice des usagers du parc des Jardins Dorion. Ce que vous voyez en rouge ici, c'est la limite approximative de la future emprise du quatre voies.

605 Donc, le terre-plein central va être aménagé ici, le long des lampadaires, et on va y insérer des aménagements antibruit pour limiter la propagation sonore vers les résidences existantes. Et ça, ça va être complété par une limitation de la vitesse à 30 kilomètres/heure, toujours dans une perspective de limitation des inconvénients et des nuisances et des questions de sécurité routière.

610 Parmi les principaux impacts appréhendés avec le projet, d'abord avant les travaux, ça concerne principalement les terrains et bâtiments. À cet effet, le projet amène l'acquisition de quatre résidences le long du boulevard de la Cité des Jeunes qui sont montrées avec les quatre étoiles ici : deux du côté nord du boulevard pour procéder à son élargissement et deux du côté sud entre le boulevard de la Cité des Jeunes et la rivière Quinchien pour pouvoir aménager le

615

carrefour, le raccordement de la future avenue André-Chartrand avec le boulevard de la Cité des Jeunes.

620 Au plan foncier, globalement, l'élargissement du boulevard de la Cité des Jeunes et la mise en place du nouvel axe André-Chartrand demande l'acquisition de 7.4 hectares de terrain sur une surface de 7.4 hectares auprès de quinze propriétaires différents.

625 En période de construction, un des premiers impacts, ça concerne la nuisance et la qualité de vie des riverains. Il y aura du bruit et des poussières provenant des chantiers de construction et aussi, temporairement, il pourrait y avoir certaines modifications aux différents accès aux propriétés.

630 Également, pour réaliser l'avenue André-Chartrand, ça demande la construction d'un nouveau pont traversant la rivière Quinchien. Lors de la construction de ce pont, il pourra y avoir un accroissement des matières en suspension dans le cours d'eau. Il y a aussi des berges sensibles à l'érosion à considérer au droit de la traversée. Mais l'élément le plus important à retenir avec la construction du pont, c'est qu'il n'y aura pas d'empiétement permanent dans le cours d'eau, selon le concept qui est prévu et qui a été approuvé par Pêches et Océans Canada.

635 Et aussi, il y aura durant la construction, la perte de quelques espaces boisés. C'est quand même limité. On parle de .5 hectare de surface boisée. Et ce qui est important de soulever concernant cette perte, c'est qu'il n'y a aucune espèce à statut précaire ni aucun peuplement d'intérêt qui est touché, et les deux principaux milieux naturels d'intérêt du milieu d'étude sont
640 conservés intégralement.

645 D'abord un bosquet humide qu'on retrouve le long de la rue Félix-Leclerc ici, face à la gare de Vaudreuil et à la rue Boileau. Ce milieu humide là va être conservé avec le développement commercial qui va se poursuivre, les commerces à grande surface le long de la rue Félix-Leclerc.

650 Et comme deuxième milieu d'intérêt conservé, le boisé Charlot avec un milieu humide. Le boisé Charlot, en fait, est la portion sud ici que je délimite avec la flèche et, dans la portion nord, on retrouve un petit milieu humide dans une fresnaie. Tout ce secteur-là va être conservé avec le développement résidentiel qui va continuer de progresser en direction de l'avenue André-Chartrand.

655 En période d'exploitation, d'entrée de jeu, l'élément le plus important qu'il faut mentionner, c'est que les deux élargissements de boulevard et la mise en service du nouvel axe André-Chartrand nord-sud, ces trois interventions-là n'amènent pas d'impact significatif au chapitre de la qualité de l'air.

660 On a fait des modélisations de la situation actuelle 2006-2007 versus le développement
urbain complété au cœur du périmètre urbain de la Ville vers l'horizon 2021 et, tout d'abord au
niveau des concentrations de CO, monoxyde de carbone, et de NO₂, les dioxydes d'azote, on
note entre les deux horizons, la situation actuelle, la situation future, une légère augmentation
des concentrations mais c'est toujours bien en deçà des normes applicables. Et pour ce qui est
des particules fines, les concentrations n'augmentent pas vraiment entre la situation actuelle et la
situation à l'horizon 2021.

665 Maintenant, pour ce qui est des augmentations de bruit, de manière générale, ce qui a
été modélisé dans l'étude d'impact, on observe une augmentation de 1 à 3 décibels sur une
moyenne de 24 heures pour la majorité des résidences, des premières séries de résidences qui
sont en bordure des axes à l'étude. Ça, pour vous situer, l'oreille humaine commence à percevoir
670 une détection à partir d'un seuil de 3 décibels.

Donc, c'est vraiment pas un impact qui est significatif dans les circonstances, sauf à un
endroit, face au parc des Jardins Dorion dont je vous ai montré la photo auparavant, pour la
vingtaine de résidences qu'il y a là, c'est une augmentation qui serait de l'ordre de 4 à 10 décibels.

675 Je parle au conditionnel ici parce que ces augmentations-là vont être ramenées à un
niveau acceptable avec les aménagements antibruit qui sont prévus dans le terre-plein central de
l'avenue André-Chartrand et la limitation de vitesse à 30 kilomètres/heure face au parc des Jardins
680 Dorion.

Enfin, des incidences en période d'exploitation sont à prévoir sur la rivière Quinchien. Il y
a des eaux de drainage chargées de contaminants qui pourront se diriger vers la rivière. Et aussi,
on a fait une étude hydraulique de la rivière Quinchien et, selon les résultats obtenus, il y a un
685 léger rehaussement des niveaux de crues qui est à prévoir. Mais c'est quand même mineur dans
les circonstances. Il faut que les crues soient très, très importantes et c'est un rehaussement de
l'ordre de 9 centimètres seulement. Donc, ça ne change pas du tout la problématique des
inondations sur la rivière Quinchien.

690 Maintenant, pour ce qui est des mesures d'atténuation, de compensation et de suivi,
avant ou pendant les travaux, il y aura d'abord une indemnisation financière des propriétaires qui
sont touchés sur la base de la valeur marchande de leur propriété. Pour la construction du pont de
la rivière Quinchien, il y aura un respect intégral de toutes les exigences qui ont été imposées par
Pêches et Océans Canada dans le dossier. Donc, ça, ça va être respecté intégralement.

695 Il y aura aussi une caractérisation des sols aux endroits connus ou suspectés avec des
risques de contamination et si, effectivement lors des travaux d'excavation, des sols contaminés
devaient être rencontrés, et bien, ces sols seront gérés conformément à toute la réglementation
provinciale applicable.

700

Enfin, un morceau important des mesures d'atténuation pendant les travaux, c'est toutes les mesures qui concernent le contrôle des impacts émanant des chantiers de construction pour limiter les nuisances sur les communautés riveraines. À cet effet-là, les rapports d'étude d'impact prévoient 30 mesures d'atténuation. Pour vous donner une idée, notre rapport a une centaine de

705

mesures d'atténuation où nous faisons différentes recommandations à suivre pour la période des travaux et en exploitation, et il y en a près d'une trentaine qui concernent seulement que le contrôle des chantiers durant la phase des travaux.

710

Ça pourra concerner des aspects de sécurité publique, de l'information à transmettre aux citoyens, le contrôle des émissions de contaminants dans le milieu et aussi il y aura la mise en place d'un programme serré de suivi du bruit routier pour respecter les exigences imposées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

715

En période d'exploitation, j'en ai parlé tantôt. Il y a des structures antibruit qui sont prévues dans le secteur des Jardins Dorion. Ça fait partie intégrante du projet. Outre cette mesure-là, il faut prévoir une insonorisation particulière pour les futures habitations qui prendront place le long de l'avenue André-Chartrand, principalement des habitations multifamiliales. À cet effet-là, il y a plusieurs mesures qui sont contenues dans l'étude d'impact pour assurer une insonorisation adéquate aux bâtiments futurs.

720

Pour tout ce qui concerne les aspects hydrauliques de la rivière Quinchien, il y a deux postes de pompage qui sont déjà en opération pour contrôler l'apport d'eau à la rivière. Il y en aura un troisième qui sera construit cette année, toujours dans la perspective de contrôler les apports d'eau à la rivière.

725

Il y a aussi des mesures qui sont déjà appliquées par la Ville de Vaudreuil-Dorion dans l'émission des permis, qui concernent l'immunisation adéquate des bâtiments à proximité de la rivière Quinchien, notamment en surélevant la dalle du premier plancher habitable au-dessus des cotes inondables.

730

Et un des projets les plus importants concernant l'hydraulique de la rivière Quinchien, c'est un nouveau projet qui s'est mis en branle récemment, ça consiste à faire de la rétention en amont dans le bassin versant, en amont du périmètre urbain de Vaudreuil-Dorion, et ça, c'est un projet qui est piloté par la MRC de Vaudreuil-Soulanges en collaboration avec la Ville de Vaudreuil-

735

Dorion et aussi des deux autres municipalités concernées par la gestion du bassin versant de la rivière, à savoir la Municipalité de Les Cèdres et de Saint-Lazare.

740

Aussi, pour ce qui concerne la qualité des eaux de surface, il y aura des capteurs à sédiments et à hydrocarbures d'installés à des endroits stratégiques où il y aura des points de rejet en eau, des points de rejet concernant le réseau d'égout pluvial. Donc, pour ne pas altérer la qualité des eaux de surface, il y aura des aménagements de préconisés sur le réseau d'égout

de la municipalité.

745 Et, enfin, il y aura des aménagements paysagers qui seront davantage détaillés à l'étape des plans et devis pour favoriser la meilleure insertion urbaine possible du projet dans le milieu.

750 Maintenant, pour ce qui est des coûts et du calendrier de réalisation. Les coûts provisoires de construction estimés en dollars de 2007 sont de l'ordre de 3 M\$ pour les aménagements sur Félix-Leclerc; 4 M\$ pour les aménagements sur Cité des Jeunes; et de 25 M\$ pour les aménagements sur André-Chartrand. Évidemment, André-Chartrand est beaucoup plus dispendieux que les deux autres axes avec la construction du pont de la rivière Quinchien mais surtout la construction des deux ponts ferroviaires dont je parlais auparavant dans ma présentation.

755 Il est important de noter que ces coûts-là, ce ne sont que des coûts de construction sur chacun des axes. Ça n'inclut pas les montants requis pour les services municipaux, égouts, aqueduc, ni pour les acquisitions de terrains, bâtiments et ni pour la gestion des sols qui pourraient être rencontrés et qui pourraient être contaminés. Donc ça, ça pourrait faire augmenter les coûts davantage, bien entendu.

760 Mais ça reste que juste sur la base des coûts de construction, c'est quand même des déboursés considérables pour la Ville de Vaudreuil-Dorion, un projet de 32 M\$. Donc, c'est pourquoi on prévoit une approche de réalisation du projet par étape, y aller par phases successives, et le calendrier de réalisation, à ce moment-là, du projet s'étend, ce qui est prévu, c'est que ça s'étendra sur un horizon de cinq à dix années.

770 La première intervention consiste à élargir la rue Félix-Leclerc de deux à quatre voies en 2008 et, ça, c'est pressant à cause du développement commercial qui s'est amorcé et qui continue le long de la rue. Donc, pour assurer une cohabitation adéquate avec la gare et les mouvements d'entrée et de sortie des véhicules des commerces. C'est la première intervention.

775 En 2008-2009 aussi, ce qui est prévu, c'est que tant et aussi longtemps que l'avenue André-Chartrand ne sera pas parachevée au complet à quatre voies, on prévoit mettre en place un lien alternatif nord-sud à deux voies qui empruntera à partir de la rue Valois une partie de l'avenue André-Chartrand jusqu'à la rue Marier.

780 La rue Marier, c'est une rue qui est censée se prolonger au cours de la prochaine année ou des deux prochaines années vers la rue Henry-Ford et, à ce moment-là, en se raccordant à Henry-Ford, celle-ci donne un accès avec un futur pont ferroviaire qui sera construit bientôt pour traverser Henry-Ford jusqu'au boulevard de la Cité des Jeunes. Donc, ça, c'est un secteur industriel mais qui temporairement pourra être emprunté par les usagers pour faire office d'un

lien alternatif dans les déplacements nord-sud sur le territoire. Donc, horizon de réalisation : 2008-2009.

785 Ensuite, en 2009, ce qui est prévu, c'est de pouvoir réaliser le pont permettant la
traversée de la rivière Quinchien et également aménager un deux voies sur l'avenue André-
Chartrand en partant du boulevard de la Cité des Jeunes jusqu'au corridor ferroviaire du Canadien
Pacifique et ce, de manière à pouvoir desservir les futurs quartiers résidentiels. Je dis «futurs»,
790 en fait, ce n'est même pas futur, c'est déjà en cours. Le développement s'approche très
rapidement de chaque côté de l'avenue André-Chartrand et, ça, ça va pouvoir constituer une
desserte pour mieux desservir justement ces nouveaux quartiers.

 Ensuite de ça, comme il va y avoir avec le lien alternatif nord-sud Félix-Leclerc, ainsi de
suite, un accroissement de trafic sur Cité des Jeunes, eh bien l'élargissement du boulevard de la
795 Cité des Jeunes de deux à quatre voies est prévu après coup pour l'horizon 2010-2011.

 Ensuite, vers l'horizon 2012-2013, ce qui est prévu, c'est tout le processus d'élaboration
et d'approbation des plans pour la construction des deux ponts ferroviaires qui sont des ouvrages
majeurs, des ponts du CP et du Canadien National. Donc, c'est quand même un processus
800 assez long et complexe avec les compagnies ferroviaires, et c'est l'horizon 2012-2013 qui est
ciblé pour préparer ces plans et les faire approuver. Et une fois qu'on aura l'approbation de ces
plans, là, on pourra commencer la construction des ponts et parachever au complet à quatre
voies l'avenue André-Chartrand vers l'horizon 2014-2015.

805 Donc, pour compléter la présentation, une petite conclusion. D'abord, à la lumière de
toutes les analyses, toutes les études qui ont été faites dans le cadre du mandat d'étude d'impact,
globalement le projet qu'on vous présente ce soir n'a pas vraiment d'impact significatif sur
l'environnement avec toutes les mesures d'atténuation, la centaine de mesures d'atténuation qui
seront déployées pour sa réalisation et qui sont prévues dans le rapport d'étude d'impact.

810 Et, évidemment, la raison d'être du projet, c'est que ça a plusieurs aspects positifs pour
le développement de la Ville. D'abord, pour améliorer l'écoulement de la circulation sur les
différentes artères de la municipalité. Ça va permettre aussi à la Ville de se doter d'infrastructures
sécuritaires et conviviales pour faciliter les déplacements sur son territoire. Ça va également en
815 termes d'organisation spatiale de la Ville, ça va amener une meilleure interaction entre les
secteurs de Dorion et Vaudreuil où on a toujours une certaine faiblesse dans les liens entre ces
deux secteurs. Également, ça va amener une meilleure accessibilité aux différents secteurs
commerciaux de la Ville, notamment le secteur de la rue Félix-Leclerc qui est en développement.
Et, enfin, ça va garantir une desserte adéquate et fluide à la gare régionale intermodale de
820 Vaudreuil.

 Donc, voilà, ça complète ma présentation. Merci.

LE PRÉSIDENT :

825

Merci, monsieur Fournier. Est-ce que vous avez des copies papier à remettre à madame Gélinas de cette présentation? Sinon, vous pourrez les remettre ultérieurement. Merci beaucoup.

830

Avant d'aller à la pause et d'ouvrir le registre, je demanderais aux personnes-ressources qui sont ici ce soir si elles comptent y être demain? Monsieur Bégin? Vous y serez demain. Monsieur Lanteigne? Vous êtes ici seulement ce soir, pour le ministère des Transports du Québec. Madame Lamontagne? Oui. Monsieur Cyr? Si c'est requis. Merci. Madame Langlois? Parfait. Monsieur Malo? C'est ce soir seulement pour la MRC.

835

Donc, pendant la période de questions, si vous avez des questions plus particulièrement pour la MRC ou pour le MTQ, je vous invite à adresser ces questions-là. Ce n'est pas uniquement à ces personnes-là. On accueille toutes les questions, mais si vous en avez pour ces deux-là, vous savez qu'ils ne seront pas là demain soir, ces personnes, qu'elles ne seront pas là. Donc, on peut avoir des réponses en direct ce soir.

840

Est-ce qu'il y a des documents qu'une personne-ressource ou des personnes-ressources aimeraient déposer ce soir, qui n'aurait pas été fait?

845

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Non. Nous n'avons eu aucune demande de document à déposer avant ce soir, mais ça nous fera plaisir de déposer ceux qui seront exigés, le cas échéant.

850

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Lamontagne.

Du côté du promoteur?

855

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, on a des documents. En fait, c'est qu'il y a des séries de questions supplémentaires qui nous ont été acheminées le 10 mai dernier par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et j'ai les 30 ou 40 copies qu'on peut déposer ce soir pour le ministère.

860

LE PRÉSIDENT :

865

Parfait. Donc, je vous invite à les déposer à madame Gélinas.

870 Nous allons maintenant faire une pause de quinze minutes. Le registre est maintenant ouvert. Donc, tout citoyen qui désire poser une question au promoteur, aux personnes-ressources via la commission, finalement à la commission, est invitée à s'y inscrire à l'arrière de la salle. Donc, nous prenons 15 minutes de pause. Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

REPRISE DE L'AUDIENCE

875 **LE PRÉSIDENT :**

880 J'inviterais maintenant madame Julie Quenneville à venir poser sa question. Pendant que madame Quenneville s'approche, je vous rappelle que nous accepterons deux questions par intervention. On vous demande de restreindre votre préambule à l'essentiel Je vous demande aussi quand vous arrivez et vous commencez à parler, d'abord de commencer en vous identifiant, c'est pour notre sténotypiste. C'est la même chose pour les personnes-ressources et les gens du promoteur. Donc, vous vous identifiez avant de parler. Donc, madame Quenneville, c'est à vous.

885 **Mme JULIE QUENNEVILLE :**

890 Julie Quenneville. La pollution lumineuse est reliée à l'usage important, à l'augmentation importante de l'éclairage artificiel depuis plusieurs années et en particulier ici à Vaudreuil. Pouvez-vous me dire si on a évalué la possibilité de diminuer le ratio du nombre de lampadaires par 100 mètres de rue ou encore a-t-on évalué la possibilité d'installer des minuteries qui permettraient à une certaine portion de l'ensemble des lampadaires de s'éteindre la nuit ou, au moins, permettre aux lampadaires de nuit de diminuer leur intensité pour quand même permettre une sécurité au public, tout en assurant une visibilité correcte mais avec à l'esprit de diminuer cette intensité lumineuse qui est, selon moi, trop intense.

Ma deuxième question va porter. . .

900 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous voulez, je vais prendre la première. Puis on va prendre la deuxième un peu plus tard. Merci, votre question est claire. Je vais donc remettre la parole à monsieur Fournier.

905 **M. BERNARD FOURNIER :**

La question de l'éclairage, à ce stade-ci dans l'étude d'impact, à ce stade-ci du projet, on est en avant-projet bien entendu, l'éclairage a été considéré dans les besoins d'emprise, bien entendu, en termes peut-être de densité d'implantation, de possibilité d'éclairage pour les

910 trottoirs et les voies cyclables qui prennent place le long des boulevards, mais il n'y a pas eu d'évaluation comme telle sur la pollution lumineuse.

Mais j'aimerais quand même néanmoins faire intervenir monsieur Côté qui peut aller un peu plus en profondeur sur le sujet.

915 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Côté.

920 **M. MARC CÔTÉ :**

Monsieur le président, en fait, au niveau technique, la Ville de Vaudreuil-Dorion a modifié depuis plusieurs années son système d'éclairage pour du HPS, «haute pression sodium». Donc, en fait, c'est une façon de faire qui, premièrement, réduit beaucoup l'énergie et puis est un peu moins polluant au niveau lumineux.

925

C'est bien sûr qu'au niveau des minuteriers – je ne sais pas, c'est peut-être la deuxième question – nous avons fait des efforts aussi dans les parcs pour installer des minuteriers qui fait que, en sorte, vers 11 h, tout se ferme. Alors, je n'ai pas d'autre chose à ajouter à ce niveau-là.

930 **LE PRÉSIDENT :**

J'approfondirais un peu la question. Est-ce qu'il y a des normes qui exigent une certaine intensité d'éclairage?

935 **M. MARC CÔTÉ :**

Oui. En fait, toutes les municipalités ainsi que le ministère des Transports, on a des normes à respecter au niveau de la conception de l'éclairage. C'est des normes qui font en sorte qu'il faut éviter quand même les points noirs sur les rues. Bien sûr, pour la sécurité des piétons, des cyclistes et puis des automobilistes. Et c'est bien certain que c'est assez difficile de diminuer ces normes-là. C'est des normes que les ingénieurs respectent de toute façon dans tous les cas, dans tous les projets.

940 **LE PRÉSIDENT :**

945

Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la pollution lumineuse, est-ce que c'est une préoccupation que vous avez?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

950

Dans la Directive du ministre qui est émise auprès du promoteur d'un projet routier, il n'y a pas une mention expresse à une obligation que le promoteur doit avoir pour nous présenter l'impact qui serait dû à un éclairage trop intense au niveau des citoyens. Mais c'est sûr que c'est une nuisance. On peut le considérer comme une nuisance. Donc, toute nuisance découlant d'un projet doit faire l'objet d'une attention par le ministère.

955

On a finalement trouvé certaines... sur le site du ministère, on s'en est déjà préoccupé, parce qu'il y a des informations concernant la pollution lumineuse et il y a des recommandations aussi qui sont faites à l'effet qu'il y a des éclairages qui peuvent être conçus de telle façon qu'ils aient le moins d'impact sur les citoyens.

960

Alors, il y a des solutions, je vous en nomme quelques-unes : adapter l'intensité de l'éclairage en fonction du lieu et de l'heure, un peu comme madame Julie Quenneville, utiliser des luminaires munis de réflecteurs efficaces qui dirigent la lumière uniquement où elle est souhaitée, donc pour éviter d'illuminer une résidence, par exemple, où la fenêtre de la chambre est sur le bord de la rue, ce qui empêche parfois souvent d'ouvrir la fenêtre et les stores pour se cacher de cette lumière-là. Utiliser des systèmes de contrôle. Alors, il y a des possibilités qui existent pour permettre, aux endroits où ça pourrait vraiment causer un dommage, de limiter les impacts de cette pollution-là.

965

970

LE PRÉSIDENT :

Et en vertu de l'article 22 de la Loi, lorsque le promoteur a déposé ses plans et devis définitifs, est-ce que vous jetez un regard à cette question?

975

Mme RUTH LAMONTAGNE :

À ma connaissance, selon mon expérience à moi, non. Je n'ai jamais regardé ces éléments-là pour des projets urbains. On les a déjà regardés dans le cadre de projets où est-ce qu'il y avait des risques d'accident dus à des endroits qui étaient très fréquentés par les orignaux, par exemple. Et une des mesures d'atténuation pour réduire les accidents a été d'éclairer ces secteurs-là pour permettre aux conducteurs d'avoir une visibilité beaucoup plus grande et finalement pouvoir éviter l'impact.

980

Mais, de façon générale, les devis du ministère des Transports qui concernent l'éclairage ne sont pas obligatoires. On n'oblige pas le ministère des Transports à nous déposer ces devis d'éclairage-là, mais dans certains cas, oui, on va le demander. Alors, en urbain, ça devrait faire l'objet d'un examen. Alors, lors du dépôt des études d'impact, on devrait avoir cette information-là dans les plans et devis.

985

990

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous allez jeter un coup d'œil à ça.

995 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

Donc, on jette un coup d'œil à ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

1000

Parfait. Madame Quenneville, votre deuxième question?

Mme JULIE QUENNEVILLE :

1005

Ma deuxième question concerne la faune présente dans ce grand secteur touché par le projet dont on parle. On voit depuis quelques années qu'avec les nouveaux projets de construction domiciliaire, il y a un mouvement qui se fait de cette petite faune qui se trouve expropriée, si on peut dire.

1010

Avez-vous prévu des aires protégées ou, si on peut dire, des couloirs naturels où la faune présente dans les secteurs touchés pourrait trouver des passages sans danger? Je pense, par exemple, sur certaines routes en Amérique, on a construit des passages qui sont des espèces de tuyaux qui passent sous les routes pour les passages de chevreuil – si on parle de gibier – mais pour ici, qui seraient les plus petits qu'on voit circuler encore comme les renards, les marmottes et tout cas.

1015

Est-ce que ça fait partie du projet? Et si oui, c'est quoi? Sinon, est-ce qu'on peut l'envisager.

1020

LE PRÉSIDENT :

Merci. Vous avez bien entendu la question, monsieur Fournier?

M. BERNARD FOURNIER :

1025

Oui, monsieur le président. Je vais répondre à la question. D'abord, au niveau des analyses qui ont été faites pour la faune dans le territoire d'étude, toutes les campagnes de terrain qui ont été effectuées, les recherches de littérature n'ont pas révélé la présence d'espèces d'intérêt ou de grand mammifère en particulier. Ni non plus d'espèces de l'herpétofaune, ce qu'on appelle les amphibiens et reptiles, et pour lesquels souvent on a vu ce que madame Quenneville fait allusion, des petits passages pour ce type de faune-là. Ça se fait, je crois, si ma mémoire est bonne, en Gaspésie, sur la route dont le numéro m'échappe, mais

1030

ça s'est déjà fait, oui.

1035 Mais dans le cas présent, c'est des espèces typiques des milieux urbains et périurbains, à savoir raton laveur, marmotte et des espèces de ce type-là, et il n'y a pas eu de mesure particulière de prévue à cet effet-là dans le projet.

LE PRÉSIDENT :

1040 Monsieur Pilon.

M. GUY PILON :

1045 Bonjour! Guy Pilon. Juste en complément de votre première question, c'est que c'est la première fois en neuf ans que je suis dans un conseil municipal de la Ville de Vaudreuil-Dorion et j'entends parler qu'il y aurait trop d'éclairage. La plupart du temps, c'est complètement le contraire. Et aussitôt qu'une lumière baisse d'intensité dans un lieu, on a des appels pour dire d'aller la changer. Donc, c'est mon premier point.

1050 Pour ce qui est du deuxième point, les petits animaux, ça aussi c'est un peu spécial, parce qu'il n'y a pas plus tard qu'il y a deux semaines, les gens sont venus nous voir pour chasser le raton laveur et la chose dans un petit projet domiciliaire parce qu'ils disaient qu'on était beaucoup trop rural et que ça n'avait pas d'allure, que ces animaux-là étaient sur leur terrain.

1055 Donc, c'est toujours une question de vision quant à moi, parce que ces gens-là trouvaient que c'était pas une question d'invasion de gros projet domiciliaire, c'est des gens qui sont là depuis 25 ans, puis là, soudainement, ils trouvent que la ville. . . on dirait que les animaux ont repris leur place. Et donc, encore là, les gens présentement, avec ces petits animaux-là, 1060 trouvent que c'est plus nuisible que ça aide. On a même une personne qui est venue nous voir pour se plaindre qu'un chevreuil mangeait sa haie de cèdres. Donc, c'est une question de perspective, quant à moi.

LE PRÉSIDENT :

1065 Donc, il y a un problème de cohabitation.

M. GUY PILON :

1070 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au

1075 sujet de la petite faune urbaine, est-ce que vous avez déjà réfléchi à ces questions? Est-ce qu'il y
a une protection quelconque? Est-ce qu'un corridor, comme madame faisait allusion, un corridor
vert en milieu urbain pourrait être intéressant pour la petite faune urbaine?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1080 Dans le cadre du projet de Vaudreuil-Dorion, je dois vous dire que je n'y ai pas accordé
une importance très grande, compte tenu que les résultats d'inventaire ont fait la démonstration
qu'il n'y avait pas d'espèce qui était d'importance et que l'on devait absolument protéger ou
assurer des couloirs de migration.

1085 Je pense que dans un milieu urbain, ce qu'il est important de planifier, c'est de conserver
des espaces verts qui sont suffisamment importants pour permettre une survie pour ces espèces
de petits mammifères. Il y a des projets, comme dans le cas présent, on parle de faire un parc
linéaire le long de la rivière Quinchien, là où bien entendu la rivière Quinchien c'est un écosystème
1090 où est-ce qu'il est propice de retrouver des petits mammifères. Et si on en fait, comme il est
prévu, un parc linéaire, donc évidemment que ça sera un lieu qui serait sûrement très fréquenté
et qui serait privilégié pour ces petits mammifères-là plutôt que de se retrouver à l'arrière d'une
maison ou d'un terrain domiciliaire.

1095 Mais ces couloirs-là, oui, ça existe. Il y en a dans des projets qui traversent des milieux
naturels d'importance et que, là, il y a vraiment une nécessité d'assurer des passages pour des
espèces, pas seulement pour les grands mammifères mais également pour les petits
mammifères.

LE PRÉSIDENT :

Et dans ce dossier particulier, vous n'avez pas saisi l'importance ou accordé d'importance
actuellement à cette question.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Là, il faut bien se rappeler. Je vais vous préciser à quelle étape où on est rendu, le
ministère du Développement durable – je vais l'appeler, pour fins d'abrégé un peu son titre, je
vais l'appeler le ministère de l'Environnement – dans la Procédure d'évaluation et d'examen des
1110 impacts, nous sommes à l'étape de la recevabilité de l'étude d'impact. Nous avons terminé...
pas terminé, parce qu'on peut toujours poser des questions au promoteur à tout moment dans la
procédure pour avoir les éclairages que l'on demande, mais c'est dans cette étape-là qu'on est
rendu. Alors, on n'a pas commencé encore de façon exhaustive l'analyse du projet et sa
recevabilité et son acceptabilité environnementale.

1115 Donc, tous les enjeux de ce projet-là vont faire l'objet d'un examen pour s'assurer que

les mesures d'atténuation sont bel et bien identifiées, et les mesures de compensation si possible. Cette étape-là n'est pas encore commencée, nous commençons cette étape-là, c'est-à-dire que nous partons en consultation vers tous les ministères du gouvernement qui sont susceptibles d'être concernés par le projet pour nous aider justement à faire cette acceptabilité environnementale là.

Parmi ces ministères-là, nous avons bien entendu les gens du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, ce sont nos experts qui, eux, nous conseillent pour obtenir soit de l'éclairage supplémentaire, ce qu'ils ont fait pour l'étape de la recevabilité, et ils feront également des commentaires pour s'assurer de l'acceptabilité environnementale du projet.

Ce que je peux vous dire, par contre, c'est qu'on n'a pas eu de commentaire qui porte sur les petits mammifères parmi ceux qui nous ont été acheminés par le secteur Faune du ministère des Ressources naturelles.

LE PRÉSIDENT :

Et, à votre connaissance, madame Quenneville parlait de petits mammifères comme le renard, les ratons laveurs, je pense, et autres. Est-ce que les passages privilégiés, à votre connaissance, est-ce qu'ils sont utilisés par ces espèces-là?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Je ne pourrais vraiment pas vous donner cette information-là. Je n'ai pas la compétence et la connaissance pour ça.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Madame Quenneville, est-ce que ça répond à votre question?

Mme JULIE QUENNEVILLE :

En partie. Je suis un peu surprise de ne pas avoir plus de réponse à mes deux questions.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez une sous-question pour la deuxième question?

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Bien, pouvez-vous vous engager dans le projet à évaluer sérieusement cette possibilité?

1160 Pouvez-vous vous engager à prévoir de tels passages? Je crois qu'il y a une faune ici dans ce secteur qui est importante, contrairement à ce que vous avez dit tantôt. Il y a des gens photographes qui viennent ici pour les oiseaux de proie qui s'y trouvent justement dans le secteur où il y a le grand développement entre Félix-Leclerc et Cité des Jeunes. Oui, pour moi, c'est important.

1165 Et ma sous-question, ce serait oui, pouvez-vous vous engager à vraiment envisager sérieusement des réponses et des solutions aux deux questions que j'ai posées ici ce soir.

LE PRÉSIDENT :

1170 Monsieur Fournier?

M. BERNARD FOURNIER :

1175 Je vais laisser la parole à monsieur Pilon pour ce qui est de la prise de position de la Ville là-dessus. Mais néanmoins, juste une précision qui est importante par rapport à l'endroit où on trouve les trois boulevards, à l'endroit où on fait des interventions. Juste à titre indicatif, par exemple, je comprends qu'il peut y avoir des oiseaux de proie dans le milieu d'étude, c'est plus au nord, ils viennent voler au nord du boulevard de la Cité des Jeunes, mais aux droits des interventions, il n'y a aucun habitat pour les oiseaux de proie ou l'avifaune qui a été recensé, par exemple, dans les arbres.

1180 Mais ce qui est important, comme madame Lamontagne mentionnait tantôt, c'est d'être capable de pouvoir conserver des espaces où la faune peut aller. Mais pour ce qui est des engagements, à ce moment-là, je vais laisser la parole à monsieur Pilon, pour la position de la Ville concernant cet aspect-là.

1185

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pilon.

1190 **M. GUY PILON :**

Suite aux études, ma réponse est non, tout simplement.

LE PRÉSIDENT :

1195

J'ai compris aussi dans l'étude d'impact qu'il y a certains engagements pour la protection de la rivière Quinchien. Oui? Il y a certains engagements pour la protection du marécage ou du marais qui est au nord, je ne sais pas si c'est au nord mais, oui, je pense que c'est au nord.

1200 **M. BERNARD FOURNIER :**

En fait, oui, il y a des engagements. C'est que ces lieux-là vont être préservés mais ne sont d'aucune façon touchés par les boulevards qui sont soumis à l'étude d'impact. Aucune intervention des boulevards ne vise ces milieux-là.

1205

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Mais ces milieux-là vont être protégés.

1210 **M. BERNARD FOURNIER :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1215

Le boisé Charlot également.

M. BERNARD FOURNIER :

1220

Voilà. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1225

Parfait. Nous pourrions vérifier peut-être avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune s'il existe des approches pour gérer cette petite faune urbaine. Parce qu'avant de pouvoir envisager un engagement, il faudrait voir si c'est réaliste, réalisable et tout ça. Donc, on pourra vérifier avec monsieur Bilodeau qui est absent ce soir, donc par écrit, et nous allons mettre ça en ligne. Vous avez le droit aussi à vos opinions et vous allez pouvoir les colliger dans votre mémoire éventuellement. Si vous avez d'autres questions, vous pouvez vous réinscrire au registre. Merci beaucoup, madame Quenneville.

1230

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Merci.

1235

LE PRÉSIDENT :

J'appelle maintenant madame Diane Lafontaine.

1240 **Mme DIANE LAFONTAINE :**

Bonsoir! Je suis Diane Lafontaine. Je suis propriétaire au 439, boulevard Cité des Jeunes où il va y avoir le futur projet d'André-Chartrand et Cité des Jeunes et on va faire le pont de la rivière Quinchien.

1245

Ma question en fait, bon, j'ai passé à travers toute la paperasse depuis un an. C'est dans l'étude d'impact qui vient d'être faite, dans la phase d'exploitation. On parle des Jardins Dorion. Cependant, on ne parle pas dans la phase d'exploitation, c'est que moi, au sud-ouest, vous avez deux expropriations qui sont mes voisins. Ma maison date de 1882 et moi je longe la rivière Quinchien. J'ai 50 000 pieds carrés. Je longe la rivière Quinchien, ma maison est directement et le pont va se trouver au sud-ouest de ma maison.

1250

Ma question est à savoir pourquoi on parle des Jardins de Dorion, on parle concernant le boisé de Charlot, cependant, on ne parle pas des études d'impact pour les gens qui vont demeurer. Et moi, ça va être un chantier de construction, j'ai le pont qui va être construit juste à côté de chez moi et ma maison date de 1882.

1255

Alors, dans l'étude d'impact, on ne parle pas de toute la partie d'incommodation que nous autres, on va avoir. Je ne suis pas certaine, parce que j'ai quand même des gens qui sont venus, qui sont des amis qui sont ingénieurs, que ma maison va tenir le coup parce que, dans le projet, on ne présente pas les endroits où il va y avoir les chantiers de construction, et s'il y a le chantier de construction à côté de chez moi, on sait très bien, la machinerie lourde, ce que ça implique, pour l'avoir vécu sur l'ancienne avenue André-Chartrand.

1260

Alors, j'aimerais avoir des éclaircissements sur ce point de vue là. Parce que dans les études d'impact, on parle uniquement dans les Jardins de Dorion, mais on ne parle pas pour les gens qui demeurent sur Cité des Jeunes et aussi les maisons qui ne sont pas cataloguées patrimoine mais qui datent des années 1859 et 1882, qui se trouvent sur Cité des Jeunes. Et dans mon cas, c'est l'endroit où il va y avoir le pont de Quinchien.

1265

1270

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Lafontaine.

1275

Monsieur Fournier, pourriez-vous nous résumer les impacts que vous avez prévus pour ce secteur Cité des Jeunes, boulevard Cité des Jeunes.

M. BERNARD FOURNIER :

1280

Oui, d'accord, monsieur le président. D'abord, en fonction des différents points qui ont été soulevés dans les observations de madame Lafontaine, quand on fait référence au fait qu'on

1285 prévoit des choses pour les Jardins Dorion qu'on ne prévoit pas pour le boulevard de la Cité des Jeunes, je pense que ça fait allusion à la question du bruit. C'est que dans le secteur des Jardins Dorion, c'est que les augmentations de bruit qu'on a simulées avec le futur trafic sont beaucoup plus significatives que par rapport au boulevard de la Cité des Jeunes.

1290 Pour le boulevard de la Cité des Jeunes, je pourrai laisser la parole pour cet aspect-là à monsieur Deshaies, notre spécialiste en acoustique, de manière générale, c'est des augmentations, tout dépendant d'où on se situe sur le boulevard de la Cité des Jeunes entre l'autoroute 540 et la voie ferrée des trains de banlieue de l'AMT, ce sont des augmentations de bruit de l'ordre de 1 à 3 décibels sur une moyenne de 24 heures.

1295 Et, à cet effet-là, pour nous, il n'apparaissait pas justifié de préconiser des mesures d'atténuation d'autant, parce que comme j'ai dit dans ma présentation, le seuil de l'oreille humaine commence à percevoir des détections d'augmentation de bruit à partir d'un seuil de 3 décibels. Et l'espace est très restreint entre les résidences le long du boulevard de la Cité des Jeunes et l'endroit où se trouve le boulevard à proprement parler, ça aurait été pratiquement techniquement infaisable de mettre des mesures d'atténuation, des aménagements antibruit, par exemple, en phase d'exploitation de l'axe. Ça, c'est pour l'aspect sonore.

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, ça c'est pour l'aspect sonore en période d'exploitation. Madame Lafontaine?

1305 **Mme DIANE LAFONTAINE :**

Non, moi, ça ne répond pas à ma question. Je peux comprendre la question sonore, cependant, monsieur, c'est un bâtiment, c'est une maison qui date de 1882. On le sait, parce que Guy, monsieur Pilon demeure sur Cité des Jeunes.

1310 **LE PRÉSIDENT :**

Vous vous adressez à moi, madame.

1315 **Mme DIANE LAFONTAINE :**

On le sait que même le chemin de la petite rivière, nos maisons, il y a eu un tremblement de terre et tout le monde, on a dit autour, on croyait que c'était un très gros 10 roues qui passait. Alors, pour vous dire qu'on est habitués aux vibrations.

1320 Cependant, ma maison date de 1882. Je n'ai pas de solage, c'est un petit point de service où on mettait les patates où c'est haut comme ça, et c'est des gros billots de bois. Ma maison, quand on a fait André-Chartrand, ma maison a eu des fentes, même mes voisins, on

a eu des vitres qui ont été brisées.

1325

Moi, je suis persuadée que ma maison ne va pas tenir le coup avec... si je regarde dans l'étude tout l'équipement qui va être juste à côté de ma maison pour construire le pont, monsieur, je vous assure que ma maison s'écroule.

1330

LE PRÉSIDENT :

Donc c'est vraiment la phase de construction qui vous préoccupe le plus.

Mme DIANE LAFONTAINE :

1335

Exactement. Il faut prévoir. Vous avez des maisons, des habitations, parce que n'oubliez pas, je vais avoir la construction d'André-Chartrand et, par la suite, j'ai Cité des Jeunes. Il faut que quelqu'un vienne voir la structure de nos maisons. On sait que c'est de l'argile, nos terrains. Et je vais me ramasser avec une piscine à vagues là.

1340

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier, pour la période de construction, quels sont les inconvénients que madame peut vivre? Est-ce que vous vous êtes préoccupés de cette capacité de ces infrastructures, la résistance de ces maisons aux activités que vous allez avoir, quel genre d'activités pourrait causer un dommage à ces résidences?

1345

M. BERNARD FOURNIER :

1350

Oui, en fait, comme je le disais dans ma présentation, il y a une série de mesures qui sont prévues pour la période des travaux pour limiter la nuisance sur les résidences riveraines. Je vais laisser la parole sur les façons de faire à la Ville, que la Ville de Vaudreuil-Dorion a pour organiser ces chantiers, à monsieur Côté.

1355

Mais ce qui est important de retenir, c'est qu'à ce stade-ci, on ne peut pas détailler d'où vont prendre place les aménagements de chantier. Ça, c'est certain, à ce stade-ci, on n'en est pas là. On est dans des concepts routiers. Donc ça, on n'est pas rendu à cet aspect-là pour savoir comment va se dérouler comme tel le chantier de construction.

1360

Mais, par contre, je vais laisser la parole à monsieur Côté pour l'organisation type d'un chantier au sein de la Municipalité.

M. MARC CÔTÉ :

1365

Monsieur le président, en fait, lorsqu'on démarre un chantier avec l'entrepreneur, bien

sûr que dans les devis, il y a des notes qui ont été inscrites pour, bien sûr, faire attention à toutes sortes d'éléments, bien sûr entre autres les maisons, le bruit, la poussière, tous ces éléments-là qui peuvent nuire bien sûr au déroulement des travaux.

1370 Il y a toujours donc une réunion de démarrage avec l'entrepreneur, tout ça est bien signalé. L'entrepreneur aussi, les nouveaux entrepreneurs en tous les cas de la nouvelle génération, vont aussi aller prendre des photos des bâtiments, des entourages des travaux par mesure de prudence. Parce que des cas comme madame Lafontaine, bien sûr, il y en a. Bon, c'est sûr que j'essaie de cerner, parce que c'est la première fois que madame Lafontaine
1375 mentionne cet élément-là.

Écoutez, des vibrations, ça arrive avec les différentes machines hydrauliques et ainsi de suite, avec les compacteurs surtout. On essaie toujours d'ajuster la fréquence. Bien sûr lorsqu'on a un cas comme celui-là, on peut demander à l'entrepreneur d'essayer de faire un travail de
1380 qualité, parce qu'il faut comprendre qu'on fait des routes, donc il faut avoir une compaction adéquate, tout en diminuant la fréquence des appareils.

Mais il y a toujours quand même une limite. C'est sûr que si la maison est construite sur une mauvaise fondation, n'importe quel ingénieur va vous mentionner qu'il y a toujours, sans
1385 vouloir dire un risque, il peut y avoir donc des tremblements un peu plus forts que d'autres. Mais la base d'une bonne maison, c'est être construite sur une bonne fondation, bien sûr.

Mme DIANE LAFONTAINE :

1390 Monsieur, c'est des maisons de 1882.

LE PRÉSIDENT :

1395 Madame, on va laisser monsieur parler.

M. MARC CÔTÉ :

Je peux comprendre que c'est des vieilles maisons, mais si elle a subi toutes ces années-là, avec tous les tremblements de terre qu'il y a eus depuis 1882, d'après moi, on va être capable
1400 de faire la route sans qu'il y ait de dommages à la maison, madame Lafontaine.

Mme DIANE LAFONTAINE :

1405 Si vous dites que ma maison tient le coup. . .

LE PRÉSIDENT :

Madame, c'est bon. C'est bon. Quand vous parlez, vous parlez à moi, c'est plus facile,

c'est moins gênant. Moi, je voudrais continuer un peu avec votre question.

1410

Madame a une préoccupation légitime. Elle pense que sa maison pourrait être endommagée par les constructions que vous allez faire. Vous dites que vous pouvez imposer à l'entrepreneur un certain nombre d'exigences, entre autres d'aller prendre des photos des résidences, d'adopter des mesures particulières pour essayer d'assurer le non-endommagement de ces bâtiments-là. C'est ce que j'ai compris.

1415

M. MARC CÔTÉ :

C'est exact, effectivement. On fait ça de toute façon de façon systématique à peu près à tous les chantiers. Et même parfois, ce n'est même pas exigé au devis et l'entrepreneur, par prudence, le fait systématique.

1420

LE PRÉSIDENT :

D'accord, mais dans ce cas-ci, ça serait imposé. Dans un cas comme celui-là, ça serait imposé.

1425

M. MARC CÔTÉ :

Ça pourrait être imposé, bien sûr.

1430

LE PRÉSIDENT :

Ça doit être imposé, d'accord. Et advenant qu'il y a un dommage, qu'est-ce qui se passe?

1435

M. MARC CÔTÉ :

Bon, s'il y a un dommage, normalement le propriétaire en fait mention à la Ville. On demande que ça soit par écrit. Il a quinze jours pour faire sa demande et la Ville va tout simplement... normalement, ce qu'on fait, bien sûr, l'entrepreneur a des assurances, c'est spécifié au devis, de plusieurs millions. Ça commence à 2 M\$ mais dépendamment de l'envergure des travaux, ça peut aller jusqu'à 5, 6 et 10 M\$. Et puis l'entrepreneur va normalement aller vérifier les lieux, voir les dommages, constater le tout avec un ajusteur d'assurances. Et puis, bien, il va soit bien sûr contester le dommage ou bien simplement déboursier les sommes pour la réparation.

1440

1445

Mais je peux ajouter, il y a eu des travaux quand même en face de la maison de madame Lafontaine dans le passé aussi, des travaux d'aqueduc, toutes sortes de genres de travaux, et peut-être qu'il y a eu des tremblements, mais la maison est toujours là.

1450

Mme DIANE LAFONTAINE :

Oui, sauf, monsieur, c'est tout à fait. . .

1455

LE PRÉSIDENT :

C'est une préoccupation légitime.

1460

Mme DIANE LAFONTAINE :

Monsieur, une route de garnotte, monsieur, puis un pont, il y a une différence. Il ne faut pas avoir un cours classique en génie pour voir la différence.

1465

LE PRÉSIDENT :

Madame?

1470

Mme DIANE LAFONTAINE :

Mais non, mais monsieur. . .

LE PRÉSIDENT :

1475

Vous vous adressez à moi. C'est difficile!

Mme DIANE LAFONTAINE :

1480

Je le sais, c'est parce que dans votre rapport, le ministère de l'Environnement fait la recommandation d'aller vérifier aussi par rapport aux maisons qui datent en bas des années 1900, parce qu'effectivement, aussi, l'impact au niveau de la vie sociale, familiale et aussi par rapport à la construction à côté de chez moi, ça, c'est écrit noir sur blanc dans votre rapport. C'est une des recommandations qu'ils font à la Ville au rapport Genivar. C'est pour ça que ce soir, je vous posais la question. Je trouve que c'est important.

1485

Je ne suis pas contre le développement. Cependant, il est important aussi que nous, c'est notre habitat naturel aussi, c'est notre vie aussi. Alors, c'est à côté de chez moi, j'ai un chantier de construction, parce qu'actuellement je ne sais pas où se trouvent les chantiers de construction, il est important. C'est assez important. Puis on parle aussi. . . Bon, je vais aller à ma deuxième question.

1490

On parle dans le rapport de monsieur Genivar d'insonorisation particulière le long d'André-Chartrand pour les futures habitations lorsque la rue André-Chartrand va être construite.

J'aimerais savoir qu'est-ce qui va être fait par rapport aux habitations qui sont déjà existantes.

1495

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur Fournier.

1500

M. BERNARD FOURNIER :

Monsieur le président, pour ce qui est des habitations existantes, j'ai répondu à la question précédemment.

1505

LE PRÉSIDENT :

Vous résumez.

Mme DIANE LAFONTAINE :

1510

Par rapport à l'insonorisation dans votre. . .

M. BERNARD FOURNIER :

1515

Pas au niveau des bâtiments, mais au niveau des mesures d'atténuation qui sont déployées pour certaines résidences. Pour ce qui est de l'insonorisation sur les bâtiments existants. . .

LE PRÉSIDENT :

1520

Vous vous adressez à moi également.

M. BERNARD FOURNIER :

1525

Oui. Le niveau d'augmentation de bruit ne justifiait pas non plus l'insonorisation particulière des bâtiments existants. Pourquoi c'est prévu pour les futurs bâtiments le long de l'avenue André-Chartrand?

LE PRÉSIDENT :

1530

Excellente question.

M. BERNARD FOURNIER :

1535

Les bâtiments n'existent pas en ce moment et on va être en deçà – au-delà plutôt de

l'isocontour de 55 décibels et, pour respecter un seuil acceptable, parce que ces habitations-là n'existent pas en ce moment, donc pour déjà procurer un seuil acceptable aux futurs riverains, l'aménagement comme tel des bâtiments va être réalisé selon des mesures d'insonorisation particulière.

1540

Et j'inviterais peut-être monsieur Deshaies de Décibel Consultant à préciser ces mesures.

LE PRÉSIDENT :

1545

Peut-être juste avant. Pourquoi il y a une nécessité d'intervenir dans le cas du parc des Jardins Dorion pour les résidences existantes et qu'il n'y a pas d'intervention du côté de Cité des Jeunes?

M. BERNARD FOURNIER :

1550

L'écart du niveau de bruit par rapport à la situation actuelle. C'est beaucoup plus grand dans le secteur des Jardins Dorion. Comme je le mentionnais, s'il n'y avait pas d'atténuation, on serait dans des augmentations de l'ordre de 4 à 10 décibels.

1555

LE PRÉSIDENT :

Mais pourquoi c'est plus grand là qu'ailleurs?

M. BERNARD FOURNIER :

1560

C'est tout simplement parce que le trafic est... c'est un milieu relativement calme dans l'état actuel et on va quand même passer de 14 à 15 000 personnes par jour sur ce segment-là. Donc, il y a un écart avec la situation actuelle.

1565

LE PRÉSIDENT :

Et sur Cité des Jeunes, l'augmentation de véhicules, c'est de l'ordre de quoi?

M. BERNARD FOURNIER :

1570

Bien, voyez-vous, sur Cité des Jeunes actuellement, on est environ à 8-9 000 véhicules/jour puis on va monter peut-être alentour à 12-13 000 véhicules/jour dans le futur. Excusez-moi, je vais peut-être demander à monsieur Peissel, l'augmentation est peut-être un petit peu plus grande pour... 14-15 000, dans ces ordres-là.

1575

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Donc, ça va être à peu près la même quantité d'autos qu'il va y avoir dans les deux endroits.

1580

M. BERNARD FOURNIER :

Oui.

1585

LE PRÉSIDENT :

14-15 000. C'est juste que le changement est plus important. . .

M. BERNARD FOURNIER :

1590

Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1595

. . . entre aujourd'hui et demain. . .

M. BERNARD FOURNIER :

Voilà.

1600

LE PRÉSIDENT :

. . . dans les Jardins Dorion que. . .

1605

M. BERNARD FOURNIER :

Ce qu'il faut savoir pour Cité des Jeunes, c'est que l'autoroute 540 est quand même une source de bruit importante à proximité et il y a la ligne des trains de banlieue aussi. Donc, le boulevard est comme compris entre deux sources de bruit qui ne sont quand même pas négligeables à l'heure actuelle.

1610

LE PRÉSIDENT :

On peut écouter monsieur Deshaies, vous avez dit?

1615

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, monsieur Deshaies.

1620 **M. MARC DESHAIES :**

C'est bien ce que monsieur Fournier a expliqué. C'est que sur André-Chartrand actuellement, c'est une rue qui finit en cul-de-sac, qui fait seulement desservir les résidants qui sont dans le quartier. Donc, il y a très peu de circulation. Donc, le niveau de bruit actuel est
1625 beaucoup plus bas que les gens qui sont riverains à Cité des Jeunes qui a déjà une bonne circulation.

Donc, pour les bâtiments existants, l'étude d'impact vise à évaluer la variation du bruit entre l'existant et le projeté. Donc, bien sûr que si une résidence est déjà exposée à un niveau de
1630 bruit qui est déjà, par exemple, supérieur à 55 dBA, bien c'est sûr qu'on va viser à ce que cette résidence-là ait un impact minime. Ça veut dire une variation aussi minime que ça ne va pas changer sa perception à son endroit.

Tandis que dans le cas d'André-Chartrand, on a déjà des niveaux de bruit très, très bas –
1635 bien, très bas, c'est relatif – mais on a déjà des niveaux de bruit plus calmes et l'augmentation est beaucoup plus grande. Et cette augmentation-là, pour certaines résidences, on parlait dans l'étude d'impact les sept premières résidences sur André-Chartrand en partant de la rue Valois, mais pour ces résidences-là, ils vont augmenter légèrement supérieur à 55 dBA qui est le seuil qui est généralement considéré comme étant acceptable. Donc, pour ces résidences-là, on met en
1640 place des mesures de mitigation justement pour diminuer cet impact sonore là.

Bien sûr, les mesures de mitigation ne viseront pas à ramener le niveau sonore existant à cause de certaines contraintes où ce qu'il faudrait implanter un grand mur qui couperait la visibilité, des contraintes d'accès à leur propriété. Alors, on vise des mesures d'atténuation qui font
1645 diminuer le bruit quand même à un niveau acceptable, à 55 dBA et moins, et à la fois qui donne un environnement intéressant pour les résidants riverains de l'avenue André-Chartrand.

LE PRÉSIDENT :

1650 Pouvez-vous me rappeler le niveau de bruit avant les mesures d'atténuation sur André-Chartrand prévu et la même chose pour Cité des Jeunes au coin d'André-Chartrand?

M. MARC DESHAIES :

1655 Oui. En fait, les niveaux de bruit, ils vont diminuer en fonction qu'on s'éloigne du tronçon ferroviaire qui est la principale source de bruit dans le secteur. Mais pour la première résidence qui est au coin de Valois et André-Chartrand, je crois que c'était de 59. Oui, en fait, au niveau existant, elle était déjà à la limite, elle était à 55 et, dans le cas du scénario 2, ça veut dire qu'on arrive avec l'implantation d'André-Chartrand à quatre voies et qu'on ne met pas de mesure de
1660 mitigation, cette résidence-là tomberait à 59. Donc, une augmentation de 4 dBA.

LE PRÉSIDENT :

1665 Et pour celle qui est sur Cité des Jeunes près d'André-Chartrand, le niveau d'exposition est de combien actuellement?

M. MARC DESHAIES :

1670 Les niveaux d'exposition, ils vont être. . . ils vont varier naturellement en fonction de la distance qui sépare de la route, mais ça va varier autour de 52 à 57 dBA.

LE PRÉSIDENT :

1675 Donc à peu près 55, à peu près la même chose que la résidence du sud.

M. MARC DESHAIES :

Oui, de la première.

1680 **LE PRÉSIDENT :**

Et avec le scénario 2, ça va l'augmenter de?

M. MARC DESHAIES :

1685 C'est ça. C'est qu'eux autres, leur variation va de 1 à 3 décibels d'augmentation, selon les résidences. Donc, l'impact n'est pas significatif.

LE PRÉSIDENT :

1690 Donc, si on va de 1 à 3, c'est entre 53 et 60 décibels pour André-Chartrand et. . .

M. MARC DESHAIES :

1695 Pas tout à fait, parce que les résidences qui ont. . . ah! oui, il y a une résidence qui monte jusqu'à. . .

LE PRÉSIDENT :

1700 Donc, finalement, c'est très comparable. Ces deux résidences-là m'apparaissent assez comparables.

M. MARC DESHAIES :

1705 Si on compare avec la résidence du coin de Valois et André-Chartrand, il y a une
ressemblance. Sauf que celle sur Valois a une augmentation plus grande cependant, une
augmentation de 4 décibels. Et lorsqu'on dépasse le 55 dBA... disons que jusqu'à 3 dBA, on ne
considère pas qu'il y a un impact significatif, à moins que le bruit existant soit déjà très élevé.
1710 Parce qu'il est prévu que si une résidence avait un niveau de bruit existant très élevé, par exemple
65, on n'accepterait pas une grande augmentation.

Mais pour des niveaux de bruit qui sont un peu plus bas, de l'ordre de 55 justement,
comme on est dans le cas présent, une augmentation de 3 dBA est considéré comme un impact
non significatif. C'est à partir de 4 dBA qu'on tombe avec un impact moyen et, successivement
1715 avec l'augmentation, on peut même se retrouver avec un impact fort.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Dans le rapport d'étude d'impact, on comprend que le petit mur antibruit que vous
1720 faites, il est combiné avec un contrôle de vitesse.

M. MARC DESHAIES :

Oui.

1725

LE PRÉSIDENT :

Une limitation de vitesse de 30 kilomètres/heure.

1730 **M. MARC DESHAIES :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1735

Parce qu'on est à côté d'un parc essentiellement.

M. MARC DESHAIES :

Oui.

1740

LE PRÉSIDENT :

1745 Quel est l'effet d'atténuation du petit mur tout seul pour ces résidences dont vous me
parliez?

M. MARC DESHAIES :

Oui, le petit mur tout seul va réduire de l'ordre de 1 dBA, parce qu'il réduit l'accélération.

1750

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi. 1 dBA vous m'avez dit?

1755

M. MARC DESHAIES :

Oui. De l'ordre de 1 dBA. Et le reste de l'atténuation est la réduction de la vitesse de 50 à 30 kilomètres/heure.

1760

LE PRÉSIDENT :

Donc ce que vous me dites, c'est que si on réduisait seulement la vitesse et on ne faisait pas de mur, ça ne serait pas perceptible la différence pour les résidants?

1765

M. MARC DESHAIES :

Non, mais le niveau sonore serait quand même un petit peu plus élevé.

LE PRÉSIDENT :

1770

1 décibel plus haut.

M. MARC DESHAIES :

1775

Oui. Il y a aussi le fait que le mur, il va bloquer l'atténuation provoquée par l'accélération des véhicules, contrairement que le côté qui n'est pas protégé, qui est la direction sud, c'est des véhicules qui sont en décélération, donc beaucoup moins bruyants. Donc, ce qui rend quand même un aspect intéressant.

1780

LE PRÉSIDENT :

Bien. Du côté du ministère de la Santé et des Services sociaux, sur le bruit, les niveaux de 55-60 décibels en bordure d'une route, on parle de quelle distance? Parce qu'il faut référer un peu nos lignes, à une dizaine de mètres. Quand vous m'avez parlé tout à l'heure de Cité des Jeunes près d'André-Chartrand pour votre 59 décibels approximatif?

1785

M. MARC DESHAIES :

Oui, bien là, ça dépend des résidences, elles ne sont pas toutes à la même distance.

1790 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais la distance qu'on pourrait se servir comme repère isophone de 59 décibels, mettons.

1795 **M. MARC DESHAIES :**

Oui, 59 décibels, disons que pour la résidence sur le coin de Valois et d'André-Chartrand.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

Elle est à quelle distance, cette résidence-là?

M. MARC DESHAIES :

1805 La façade, je ne sais pas de mémoire mais elle est peut-être de 5 à 10 mètres.

LE PRÉSIDENT :

1810 5 à 10 mètres. Donc, de 5 à 10 mètres de la route, on aurait un niveau sonore d'à peu près 59 décibels à l'extérieur de la résidence.

M. MARC DESHAIES :

Oui.

1815

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que je comprends.

1820 **M. MARC DESHAIES :**

C'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

1825

Donc, madame Langlois, ça correspond à quel niveau de bruit à l'intérieur de la résidence? Puis est-ce que c'est acceptable comme niveau sonore, ce 59 décibels juste à la limite d'un mur d'une résidence.

1830 **Mme DIANE LANGLOIS :**

Je m'excuse, comme ça, je ne pourrais pas répondre sans regarder mes notes. Non, je ne peux pas répondre.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Vous les avez vos notes?

1840 **Mme DIANE LANGLOIS :**

Bien, je peux regarder. . .

LE PRÉSIDENT :

1845 Vous pouvez les regarder et revenir un peu plus tard.

Mme DIANE LANGLOIS :

. . . et revenir un petit peu plus tard.

1850

LE PRÉSIDENT :

Excellent. Quand vous avez votre réponse, vous me faites signe.

1855 **Mme DIANE LANGLOIS :**

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

1860

C'est beau? Merci. Madame?

Mme DIANE LAFONTAINE :

1865

Lorsque André-Chartrand va être construit, dans la recommandation du ministère de l'Environnement, c'est qu'on dit : pour les futures habitations qui vont être construites le long d'André-Chartrand, elles ne pourront pas ouvrir leur fenestration, il va y avoir un système d'air contrôlé à l'intérieur à cause de la pollution. C'est dans les recommandations du ministère de l'Environnement, pour les futures habitations.

1870

Ma question se trouve oui, mais il y a déjà des habitations existantes. Qu'est-ce que

vous avez l'intention de faire pour nous. Pour les futures, ça va, je comprends la recommandation du ministère de l'Environnement, mais pour nous qui vivons là, qu'est-ce que vous avez l'intention, comment vous allez «dealer» ça demain matin quand ça va être fait?

1875

LE PRÉSIDENT :

Votre question est claire. La réponse qu'on a eue du côté du promoteur, c'est que les changements d'intensité sonore n'étaient pas suffisants pour nécessiter une intervention. On va aller du côté du ministère pour voir.

1880

Mme DIANE LAFONTAINE :

Oui. C'est dans leurs recommandations dans leur rapport. C'est une recommandation qu'ils font à Genivar.

1885

LE PRÉSIDENT :

On va demander à madame Lamontagne de nous préciser ça.

1890

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui, monsieur le président, l'aspect sonore au ministère de l'Environnement fait partie de... c'est un enjeu majeur dans le cadre d'un projet routier où est-ce qu'on est en présence de rues qui longent du résidentiel comme ça. Donc ça devient un enjeu majeur d'un projet.

1895

Le ministère de l'Environnement, les indications auxquelles madame fait référence, c'est des indications qui ont été indiquées par un de nos experts et ce sont des questions qui ont été posées auprès du promoteur pour obtenir des réponses supplémentaires. Alors, on a demandé effectivement qu'est-ce qui allait se passer. On recommandait au promoteur de tenir compte que pour les nouvelles habitations qui allaient prendre place sur les futurs boulevards, que celles-ci soient munies de mesures d'atténuation sonore, qui va faire en sorte que la vie pour ces nouveaux résidents-là soit acceptable, selon les normes qui sont visées.

1900

Ces normes-là – si je m'égare trop de la question, vous me ramenez – ces normes-là au ministère, c'est la norme de 55 décibels sur une période de temps de 24 heures, est encore la norme qui est utilisée pour la protection des citoyens versus l'impact sonore.

1905

Maintenant, il y a des normes de l'OMS que l'on connaît et qui font aussi, qui sont prises en compte lorsqu'on examine des impacts d'un projet. Les normes de l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, parlent d'un niveau de 55 dBA à l'extérieur toujours pour éviter une gêne sérieuse. On parle de 50 dBA pour éviter une gêne modérée et de 45 dBA pour permettre la nuit un climat sonore satisfaisant à l'extérieur, pour avoir à l'intérieur un milieu calme pour dormir.

1910

1915 Donc, en même temps que l'on utilise le 55 qui provient de la norme des Sociétés canadiennes d'hypothèques et de logement, on a aussi toujours les normes de l'OMS que l'on utilise aussi pour déterminer l'impact d'un projet et de voir quelles sont les mesures d'atténuation qui sont requises.

1920 Donc, les spécialistes du ministère de l'Environnement estiment que aller jusqu'à 55 dBA, c'est un milieu qu'on peut accepter comme étant acceptable. Sauf que ce n'est pas dans tous les cas. On diffère un petit peu des méthodologies du ministère des Transports dans ce domaine-là. C'est que par exemple, si on part d'une résidence qui a 45 dBA, puis on dit : «Je la rends à 55 avec une augmentation de 10», selon la grille du ministère des Transports, ce sera un impact
1925 faible, donc on ne l'atténuerait pas, alors que nous, on dit : «Non. 45, on parle d'un milieu très, très paisible, on n'augmente pas à un écart aussi important. »

 Pour les résidences qui sont situées entre 55 et 60 dBA, on estime que l'augmentation de bruit peut se produire, mais de l'ordre de 1 à 2 décibels. 1 décibel, on sait que ce n'est pas
1930 perceptible, c'est aussi dans la limite de détection des appareils souvent, donc on dit : «Oui. On est déjà dans un milieu perturbé qui est 55 décibels, mais on peut permettre avec l'arrivée d'un projet une augmentation de 1 ou 2 décibels.» Ce qui correspond souvent à une augmentation qui est normale avec une augmentation de la circulation.

1935 Par exemple, à 60 décibels, on considère qu'il ne devrait plus y avoir d'augmentation. Les experts du ministère disent que c'est comme un seuil de saturation et là, on devrait vraiment intervenir pour qu'il n'y ait pas une augmentation supplémentaire du fait d'un projet.

 Le ministère des Transports, pour les résidences existantes, je vais vous donner un peu
1940 la pratique du ministère des Transports, c'est que le ministère des Transports va intervenir en collaboration avec une municipalité sur des résidences existantes à partir d'un niveau de 65 décibels. Alors, lorsqu'une municipalité veut intervenir dans un secteur où est-ce que le niveau sonore est déjà très, très détérioré, donc 65 décibels, il peut y avoir une entente avec la municipalité et un partage de coûts pour faire les correctifs

1945

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est dans le cas des routes provinciales.

1950 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

 Ça, c'est dans le cas des routes provinciales, effectivement, oui. Mais s'il est déterminé que là, on est entouré de boulevards, dans le cas de Vaudreuil-Dorion, est-ce qu'il y a certains secteurs qui pourraient être visés par une entente comme ça, compte tenu que l'impact de la 40,
1955 de la 540, ça donne quand même un niveau de bruit élevé pour certaines résidences qui sont

alentour de ces boulevards-là. Mais ça, il faudrait voir.

LE PRÉSIDENT :

1960 Parfait. Et dans votre étude d'impact, monsieur Fournier, vous avez regardé ces questions d'éléments générateurs de bruit dans le secteur Cité des Jeunes. Vous avez dit que c'était le ferroviaire en partie et je pense qu'il y a une des autres autoroutes qui contribue au bruit vis-à-vis André-Chartrand et Cité des Jeunes?

1965 **M. BERNARD FOURNIER :**

Oui, ça a été documenté et pris en compte dans les analyses. Je peux laisser monsieur Deshaies répondre des principales sources de bruit dans le milieu d'étude, voilà.

1970 **LE PRÉSIDENT :**

Vous nous rappelez ça.

M. MARC DESHAIES :

1975 Oui. Alors, les principales sources de bruit existantes, c'est bien sûr au niveau du tronçon autoroutier, c'est l'autoroute 40 et la 540, puis au niveau ferroviaire qui touche la zone d'étude, naturellement, c'est les tronçons ferroviaires du CN et du CP.

1980 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que vous avez regardé si un certain nombre d'interventions plus proches de la 40 ou de la 540 pourraient contribuer à une amélioration de l'ambiance sonore à proximité du projet?

1985 **M. MARC DESHAIES :**

1990 En fait, en partie oui, au niveau de Félix-Leclerc, l'implantation de la zone commerciale le long de Félix-Leclerc va amener des impacts positifs aux zones riveraines qui sont dans le secteur de la rue du Manoir notamment, parce que ces bâtiments commerciaux vont faire écran à la propagation du bruit provenant des tronçons autoroutiers.

LE PRÉSIDENT :

1995 Parfait. Donc, vous prévoyez que cet aménagement-là de commercial et industriel va servir d'espace tampon et de barrière sonore. . .

M. MARC DESHAIES :

Oui.

2000

LE PRÉSIDENT :

... pour améliorer l'ambiance sonore à l'intérieur de la région Cité des Jeunes.

2005

M. MARC DESHAIES :

Oui, effectivement, oui.

LE PRÉSIDENT :

2010

Et le gain serait significatif? Vous en avez tenu compte pour faire l'estimé avec le scénario 2 de cette atténuation?

M. MARC DESHAIES :

2015

Oui, oui, absolument. Et les gains varient selon les secteurs, mais ça peut aller de 1 dB à quelques décibels d'atténuation due aux effets de commerces.

LE PRÉSIDENT :

2020

Parfait. Madame Langlois, avez-vous trouvé votre information avec l'aide de madame Lamontagne?

Mme DIANE LANGLOIS :

2025

Oui, je l'avais en même temps. Effectivement, pour les normes pour le bruit de l'OMS – c'est ce qu'elle a dit – au niveau des gênes sérieuse et modérée au niveau de l'extérieur qui étaient de 55, et de 50 pour modérée. Et pour les perturbations du sommeil, les fenêtres ouvertes, étaient de 45 à l'intérieur, par exemple, des bureaux. De la chambre à coucher, pour le sommeil, étaient de 30.

2030

Là, je ne me souviens plus clairement la question, je pense, au niveau des résidences déjà existantes?

2035

LE PRÉSIDENT :

La question de madame, sa préoccupation était pour les résidences existantes. Ma question à moi était si le bruit à l'extérieur d'une résidence est de 59 décibels, on considère qu'à l'intérieur, ça correspond à peu près à quoi? Mettons que la chambre est directement de l'autre

2040 bord du mur à 55 décibels, combien que ça fait à peu près dans la chambre à coucher?

Mme DIANE LANGLOIS :

Ça, je n'ai pas l'information. Je n'ai pas le pourcentage de diminution.

2045

LE PRÉSIDENT :

D'atténuation, c'est ça.

2050

Mme DIANE LANGLOIS :

Oui. Mais s'ils tiennent compte qu'à l'extérieur, ils disent qu'une gêne modérée est de 50 et qu'ils demandent, mettons on va dire dans la chambre à coucher parce que c'est là que c'est le plus perturbant, de 30, on présume que rendu à 59 par rapport à 50 pour l'extérieur, que ça

2055

LE PRÉSIDENT :

Madame Lamontagne, je vous vois chercher. Vous avez une réponse pour aider madame Langlois?

2060

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui. Bien, la distance, un des principaux facteurs qui atténue le bruit, c'est bien entendu la distance de la source de bruit et du récepteur. Donc, la distance, comment on calcule ça pour ce qui est de... donc, il faut vraiment, c'est une question, vous savez que le bruit, il n'y a rien de simple là-dedans, c'est tout du logarithmique, alors on peut calculer l'atténuation par la distance. Mais ce que je peux vous dire. . .

2065

2070

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est plus pour l'effet d'un mur. Il y a comme une règle, je pense, qui est acceptée en général. Peut-être, monsieur Deshaies, vous pouvez nous préciser. En tout cas, est-ce qu'on assume que c'est 8 décibels qui est atténué entre une résidence, puis l'extérieur 10

2075

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Entre le mur. . .

2080

LE PRÉSIDENT :

L'intérieur et l'extérieur. Je sais que ça dépend de beaucoup de facteurs, mais si on y va de façon très générale.

2085

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Moi, j'ai un peu d'information concernant fenêtres ouvertes, fenêtres fermées là, puis qu'est-ce que c'est l'atténuation quand on ferme.

2090

LE PRÉSIDENT :

Allons-y fenêtres ouvertes.

2095

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Je vais vous trouver ça.

M. MARC DESHAIES :

2100

Moi, je peux y répondre.

LE PRÉSIDENT :

2105

Monsieur Deshaies, allez-y donc.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui? Je l'ai ici.

2110

M. MARC DESHAIES :

Donc, bien sûr, pour la différence entre l'extérieur et l'intérieur, ça dépend de l'enveloppe du bâtiment ou de la fenestration, la configuration de la fenestration. Puis pour ce qui est de l'ouverture des fenêtres ou des portes, bien, ça va dépendre de la grandeur de l'ouverture de la fenêtre aussi qui va influencer.

2115

Une règle du pouce est à peu près de 10 décibels entre l'extérieur pour une fenêtre ouverte, entre l'extérieur et l'intérieur. Pour ce qui est de l'OMS, il faut juste faire attention pour comparer les mêmes choses. C'est que les normes de bruit de l'OMS concernant la nuit, c'est pour toute forme de bruit, ça fait qu'ils visent surtout des bruits plus nuisibles, des bruits industriels notamment. Et il y a une autre chose, c'est que c'est une évaluation de 8 heures, ça

2120

veut dire la période seulement de nuit, tandis que l'étude d'impact vise une période, selon les normes du ministère des Transports du Québec, donc c'est une évaluation sur 24 heures.

2125

Ça fait qu'il faut savoir qu'en période de jour, le niveau de bruit est plus élevé qu'en période de nuit, et c'est encore plus marqué dans des zones urbaines où il n'y a pas nécessairement de grands achalandages de camions qu'on peut retrouver sur les tronçons autoroutiers. Donc, l'écart peut être encore plus marqué pour une circulation urbaine entre ce qui se passe pendant la nuit et ce qui se passe pendant le jour.

2130

Alors, c'est difficile de prendre la valeur 24 heures évaluée et pouvoir la comparer à l'évaluation 8 heures à l'intérieur selon les recommandations de l'OMS. Voilà.

2135

LE PRÉSIDENT :

Dans votre étude, vous aviez regardé les doses de nuit et les doses de jour?

2140

M. MARC DESHAIES :

L'étude a été faite selon une méthodologie qui est assez précise du ministère des Transports du Québec et qui est utilisée pour toute étude d'impact concernant le ministère. Et c'est sur ces critères-là qu'ont été évalués les impacts, qui est selon une grille établie par la Politique sur le bruit routier. Et cette étude-là est évaluée sur 24 heures, notamment provenant des données des études de circulation qui sont des études de circulation sur une base journalière. Voilà.

2145

LE PRÉSIDENT :

2150

Merci. Rien à ajouter, madame Langlois? Ça va?

Merci, madame. Si vous avez d'autres questions, vous pouvez vous réinscrire.

2155

Mme DIANE LAFONTAINE :

Merci.

2160

LE PRÉSIDENT :

Merci. Je vous rappelle que vous avez le droit d'avoir des opinions différentes et le mémoire sera l'occasion de nous en faire part.

J'appellerais maintenant monsieur Robert Boisvert.

2165 **M. ROBERT BOISVERT :**

Bonsoir!

2170 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Boisvert!

M. ROBERT BOISVERT :

2175 J'habite sur la rue Vinet dans le quartier Desrochers, le premier environnement qui va être touché par le développement de Félix-Leclerc et de la Cité des Jeunes. Il y a l'expression québécoise qui dit : «Pas de progrès, pas d'avancement. Pas d'avancement, pas de progrès. » Il est évident qu'avec le développement commercial que l'on vit dans le moment et qu'on va vivre, la construction, l'agrandissement de Félix-Leclerc et de Cité des Jeunes va de soi.

2180

Mais moi, ce qui m'inquiète un peu, en ayant lu hier un peu les documents qui étaient accessibles à la bibliothèque, les problèmes de qualité de l'air. Je vais retirer certaines citations, c'est sûr que c'est hors contexte de ce que j'ai lu hier.

2185

Il y a une madame Leblond qui présente une expertise technique au sujet de la qualité de l'air. Si je ne me trompe pas, la lettre a été écrite en 2006. Elle dit :

Il devrait y avoir une étude pour évaluer la contribution des polluants pouvant parvenir du relais routier The Flying J.

2190

Je ne sais pas si tout le monde connaît Flying J qui est installé depuis 4, 5 ou 6 ans et qui, à mon point de vue, est une source de pollution atmosphérique assez grande, puisque les vents de dominance sud-ouest atterrissent dans mon quartier.

2195

Il y a une autre note de service de monsieur Gilles Boulet, météorologue, de plusieurs paragraphes. Au paragraphe D, il dit :

Les niveaux de chaque contaminant ont été fixés arbitrairement à 75 % des valeurs maximales enregistrées aux stations Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue.

2200

On a fait une étude de la qualité de l'air, si je ne me trompe pas, à partir de la station météorologique d'Environnement Canada à Dorval et de deux stations de la Ville de Montréal, je crois, à Sainte-Anne-de-Bellevue qui est située à environ 8 kilomètres d'ici et Dorval qui est située environ, je crois, une trentaine de kilomètres.

2205

Dans le paragraphe F de monsieur Boulet toujours, il dit :

2210 *On devrait reprendre la modélisation de la dispersion – j’imagine de la dispersion atmosphérique des polluants – en y ajoutant les émissions du site The Flying J.*

Ça, c’est en date du 18 août 2006. Et, finalement dans une autre note, toujours de monsieur Gilles Boulet du 5 février 2007 :

2215 *Il y a eu une étude mais non validée au sujet de la modélisation de la dispersion atmosphérique.*

2220 J’imagine que ça doit être la dispersion atmosphérique des polluants. Tantôt, je suis arrivé un peu en retard et j’ai pu voir affiché sur l’écran que les conséquences seraient minimales sur la qualité de l’air. J’ai des doutes. Déjà avec Flying J, on a un problème de pollution atmosphérique. L’ajout d’une grande circulation automobile sur Félix-Leclerc, de camions aussi qui vont se promener jour et nuit pour faire de la livraison dans le centre commercial, je pense va amener encore plus de pollution.

2225 **LE PRÉSIDENT :**

Et vous arrivez à votre question.

M. ROBERT BOISVERT :

2230 Ma question. Est-ce que je me trompe en me disant que l’étude faite à partir de lieux situés très loin du développement dont on parle, ce n’est pas une étude à mon point de vue qui est sérieuse. Il me semble qu’on aurait pu installer des sites d’évaluation atmosphérique tout près.

2235 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, ça, c’est à la fois un commentaire et une question, mais je vais la retourner un petit peu la question en m’adressant d’abord à madame Lamontagne. Sur la question de l’usage de ces données qui sont plutôt éloignées du territoire, est-ce qu’elles nuisent à la qualité de l’étude? Est-ce qu’on peut dire que c’est un handicap?

2240 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

2245 Non. Je vous réponds précisément que l’expert, Gilles Boulet justement, je l’ai mandaté pour nous assurer de cet éclairage-là. Effectivement, il n’y a pas de station plus proche que celles qui ont été utilisées par le consultant dans son étude d’impact. Ces stations-là, elles existent bel et bien aux endroits où monsieur l’a mentionné. Elles sont à Dorval, environ 25 kilomètres de Vaudreuil, Sainte-Anne-de-Bellevue, et une autre station aussi qui est à Montréal.

2250 Ce sont les stations qui ont été implantées par le ministère de l'Environnement mais qui sont actuellement opérées par la Communauté urbaine de Montréal, mais il y a un échange pour les données.

2255 Alors, notre spécialiste à la Direction du suivi a souligné que l'approche qui a été utilisée dans l'étude d'impact pouvait être qualifiée de conservatrice, c'est-à-dire sécuritaire, et que les stations, les données qui provenaient de ces stations-là étaient satisfaisantes pour documenter, pour faire les modélisations en terme d'émissions et de dispersion de ces émissions-là pour Vaudreuil-Dorion.

Alors, on mentionne – vous permettez que je lise un peu?

2260 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

2265 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

Parce que je n'ai pas appris tout par cœur. Parmi ces deux stations, celle de Sainte-Anne-de-Bellevue qui a été utilisée semble la plus représentative, tout en étant rapprochée des autoroutes 20 et 40, donc c'est une station qui tient compte également de la pollution atmosphérique qui peut provenir des deux autoroutes qui ceinturent Vaudreuil-Dorion.

2270 Donc, pour répondre à cette stricte question-là, les stations utilisées ont été considérées par notre expert comme étant valables et ça ne constitue pas un handicap pour documenter les impacts du futur projet sur la qualité de l'air.

2275 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Panisset.

2280 **M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :**

Au ministère de l'Environnement, vous n'avez pas des stations mobiles de mesure qui auraient pu être utilisées pour donner plus de valeur aux mesures qui ont été faites?

2285 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

Effectivement, le ministère du Développement durable possède des laboratoires mobiles très, très sophistiqués pour documenter les problématiques de qualité de l'air. Ces laboratoires-là sont utilisés par le Centre d'expertise hydrique et constituent un outil qui est utilisé surtout en première ligne lorsqu'il y a une urgence environnementale. Donc, ces laboratoires-là vont se diriger sur les sites où est-ce qu'il y a eu un événement.

2290

2295 Par contre, quand on parle quand il y a eu un feu au niveau des pneus à Saint-Basile pas très loin d'ici, c'est sûr que ces laboratoires-là étaient là pour documenter qu'est-ce qui se passait au niveau de la qualité de l'air et quelles étaient les dispositions qu'on devrait prendre pour évacuer la population. Mais ces laboratoires-là ne peuvent être sollicités par un promoteur de projet pour aller sur le territoire, aller identifier, prendre des mesures pour fournir à des consultants pour faire les études d'impact. Ce n'est pas le but de ces laboratoires-là, ils sont vraiment sollicités dans le cas des urgences.

2300 **LE PRÉSIDENT :**

2305 Peut-être monsieur Fournier, dans la question de monsieur Boisvert, il y avait le Flying J qui était un peu central à sa question également. Donc, les stations de Sainte-Anne-de-Bellevue considéraient surtout la 20 et la 40. On comprend de la réponse de madame Lamontagne que par rapport à la 20 et la 40, l'information peut être assez conservatrice. Mais il n'y a pas de Flying J dans ce secteur-là, c'est-à-dire un espace où les camions arrêtent, laissent les moteurs rouler pour de longues périodes, qu'on retrouve dans votre contexte. Donc, qu'est-ce que vous avez fait pour prendre en compte cette question-là dans les modèles?

2310 **M. BERNARD FOURNIER :**

2315 Monsieur le président, à la demande du ministère de l'Environnement, pour le mentionner abrégé, on a modélisé la situation au Flying J toujours avec la station de Sainte-Anne-de-Bellevue, et en considérant le flot de camionnage et de véhicules qui circulent et qui se stationnent dans l'aire de stationnement du Flying J. Ça a été intégré. Ce n'était pas dans la version initiale du rapport déposé. Suite aux questions du ministère où il voulait qu'on considère cet aspect-là comme toile de fond à nos analyses, ça a été fait suite à la demande et ça a été jugé recevable par le ministère.

2320 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Boisvert, ça vous éclaire?

2325 **M. ROBERT BOISVERT :**

2330 Oui. J'ai une autre question. Est-ce que l'ajout des deux entreprises de camionnage, par exemple Herb qui est située tout près de Flying J, l'autre entreprise qui est située tout près de la 540, qui est assez récente, un an, un an et demi, Herb, je pense que ça a aussi un an, un an et demi, ça a été pris en ligne de compte dans l'analyse de la pollution atmosphérique? Parce qu'il y a beaucoup de camions qui se rendent là, jour et nuit.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. J'adresse la question monsieur Fournier.

2335 **M. BERNARD FOURNIER :**

Monsieur le président, ça a été considéré via les débits, les DJMA qu'on appelle, les débits journaliers moyens annuels qui rentrent dans les modèles. Donc, le flot de véhicules, ça c'est des entreprises, monsieur Boisvert fait allusion à des entreprises qui se situent sur la rue Henry-Ford, et ça a été considéré dans le modèle.

LE PRÉSIDENT :

Et dans le modèle, vous avez aussi considéré le développement industriel de votre secteur, l'augmentation du trafic pour les 15 prochaines années?

M. BERNARD FOURNIER :

Absolument. Absolument. Monsieur Hammouche, notre spécialiste en qualité de l'air, par rapport à ma première réponse de tantôt, aurait une précision à apporter. Donc, je peux peut-être laisser la parole à monsieur Hammouche, si vous le jugez.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Hammouche, je vous en prie. Bonsoir!

M. RABAH HAMMOUCHE :

Bonsoir, monsieur le président. Tout d'abord, je voudrais juste faire une petite précision concernant l'utilisation des stations de Dorval et de Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce qu'il faut comprendre, c'est que l'étude sur la qualité de l'air est basée, elle a été effectuée selon les directives et une directive qui est émise sous forme de guide de la modélisation de la dispersion atmosphérique au Québec, qui est émis par le ministère de l'Environnement. Donc, dans tous les projets liés à la qualité de l'air, on utilise ce type de guide qui nous permet d'évaluer lequel des modèles numériques qu'il faut utiliser, selon la complexité de l'étude.

Donc, pour ce qui est du problème qui nous concerne, c'est sûr que la première chose à faire, c'est de savoir où sont les données. D'abord, en termes de mesure sur la qualité de l'air. Dans la région ici, il n'y en a pas. La seule station qui existe, c'est celle qui est donc à quelques kilomètres d'ici et la station de Dorval, qui est un réseau appartenant donc au ministère de l'Environnement et opéré par la Communauté urbaine de Montréal, la Ville de Montréal. Mais c'est sûr et certain que les deux partagent les mêmes bases de données.

Donc, au début, nous devons utiliser un modèle de dispersion atmosphérique. Ce sont des modèles qui sont fournis, développés à l'origine par l'EPA, l'Agence américaine pour la protection de l'environnement, et recommandés par le ministère de l'Environnement pour ce qui

est du Québec. Donc, dépendamment de la complexité, on l'utilise donc.

2380 Pour ce qui est de la modélisation de la qualité de l'air, on se sert à la base des taux d'émissions par type de véhicule et le nombre de véhicules, les débits journaliers moyens auxquels faisait allusion monsieur Fournier. Donc, ce sont les deux éléments de base qui permettent de déterminer les concentrations émises pour tous types de contaminants. Les CO, les NO_x, les particules, ainsi de suite.

2385 Et à quoi sert la station de Sainte-Anne-de-Bellevue, par exemple? On se sert parce qu'il y a une station d'échantillonnage de la qualité de l'air, donc on veut savoir, parce que le modèle va calculer une certaine valeur et nous, on va rajouter. . .

2390 Ce que je voulais dire, c'est que le modèle nous donne une certaine concentration et on utilise la valeur de fond. Parce que la pollution existe avec ou sans projet. Ça existe dans l'air, donc il y a un niveau de fond qu'on utilise donc. On se sert de la station la plus proche du site d'étude pour évaluer.

2395 Donc, nous, ce qu'on avait fait au départ, c'est qu'on a utilisé une base de données qui nous a été fournie gracieusement par la Ville de Montréal. Et il se trouvait que avec monsieur Boulet, on ne partageait pas la même information de base en termes de niveau ambiant.

2400 Donc, ce qui s'est passé, c'est qu'à un moment donné, le ministère nous a demandé d'évaluer la problématique du Flying J qui n'a pas été évalué à l'origine, on l'a rajouté dans l'étude et, très récemment, le ministère nous a demandé d'évaluer, de rajouter, d'utiliser un niveau ambiant en termes des PM_{2.5}. C'est-à-dire, en fait l'enjeu dans le sud du Québec, c'est la problématique des particules fines, les 2.5 qui sont réglementées. Donc, c'était ça qui est un peu la préoccupation majeure du ministère là-dessus.

2405 Pour ce qui est du CO et des NO_x, nous n'avons pas de problème. Je veux dire, les DJMA utilisés n'affectent pas de façon significative la qualité de l'air parce qu'on reste en dessous toujours des normes et des critères requis par le ministère de l'Environnement.

2410 Donc, très schématiquement, très rapidement, voilà à peu près qu'est-ce qu'on avait et puis on a abouti à différents scénarios à des résultats de ce genre.

LE PRÉSIDENT :

2415 Merci, monsieur Hammouche. Monsieur Fournier, je me retourne vers vous. Est-ce que la Ville a une réglementation particulière sur le fonctionnement des véhicules lorsqu'ils sont arrêtés. Et comment c'est appliqué cette réglementation-là?

M. BERNARD FOURNIER :

2420 Je vais laisser la parole pour répondre à cette question à monsieur Pilon, le maire de la
Municipalité.

LE PRÉSIDENT :

2425 Monsieur Pilon.

M. GUY PILON :

2430 Oui, bonjour. Guy Pilon. Non, on n'en a pas présentement mais on est en étude pour en
faire une. Et je regardais récemment, on a un communiqué, on fait partie de l'UMQ quand même,
l'Union des municipalités du Québec, et les deux municipalités qui jusqu'à maintenant se sont
lancées dans l'aventure ont dû reculer un peu, changer leurs normes parce que c'est facile de
dire : «Vos camions ne fonctionneront pas plus que 5 minutes» mais quand vient le temps de
l'application, c'est impossible. Il y a des gens qui doivent travailler l'hiver, il y a des gens qui
2435 doivent travailler à -30, à -25.

Oui, on a l'intention de légiférer là-dessus mais probablement qu'on va faire en sorte de
faire un règlement qui soit applicable. Et c'est certain que là, présentement, on a un contentieux
qui travaille aussi là-dessus mais il regarde venir aussi ce qui s'en vient. Et comme on s'est tous
2440 dit dans les villes, la première ville qui va l'appliquer devra probablement se présenter devant un
tribunal pour le contester parce qu'elle va sûrement se faire contester, et c'est ce que je vois
présentement.

2445 Donc, on verra ce qui arrive mais on a l'intention. À la première question, oui, nous
avons l'intention de légiférer là-dessus avec des normes qui seraient d'application normale.

LE PRÉSIDENT :

2450 Je m'adresserais au ministère des Affaires municipales. Dans la région métropolitaine de
Montréal ou au Québec, est-ce qu'il y a beaucoup de municipalités qui ont des règlements qui
touchent ces questions de contrôle de véhicule en roulement?

M. STÉPHANE BÉGIN :

2455 Je ne suis pas un spécialiste de la question, mais à ma connaissance, il y aurait
seulement la Ville de Montréal qui aurait adopté une question sur les moteurs à l'arrêt, le
fonctionnement de 5 minutes le moteur à l'arrêt.

LE PRÉSIDENT :

2460

D'accord. Donc, il y aurait seulement une seule municipalité.

M. STÉPHANE BÉGIN :

2465

À ma connaissance, mais je ne me suis jamais arrêté sur cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

2470

Je vous en prie, monsieur Pilon.

M. GUY PILON :

2475

La Ville de Montréal, si je me souviens bien, son règlement défend aux véhicules de tourner lorsqu'ils sont près de prise d'air d'établissement. C'est-à-dire contrairement à nous ou à d'autres villes, quand vous êtes à Montréal, il y a souvent des buildings, je pense, qui ont une prise d'air sur rue ou je ne sais pas quoi, à ce que je sache. Je ne suis pas non plus un spécialiste, mais dans ce que j'ai vu, de ce que j'ai lu, c'est plutôt ça qu'on réussissait pour éviter qu'une prise d'air majeure dans un building – je ne les connais pas tous – si un camion est en attente là pendant, comme vous dites, 15-20-25 minutes, c'est problématique. Mais je ne sais même pas s'ils ont réussi à l'appliquer.

2480

LE PRÉSIDENT :

2485

Donc, vous réfléchissez à l'adoption éventuelle d'un règlement qui contrôlerait. . .

M. GUY PILON :

2490

Oui, aussitôt qu'il va y avoir quelque chose qui va se présenter, qui va être applicable. Et je pense, encore là je ne veux pas m'avancer, je pense que l'UMQ, l'Union des municipalités du Québec qui nous représente, est en train de voir s'il y a quelque chose qui pourrait être applicable.

2495

Mais on a la même demande, on a une compagnie ici qui fait du transport scolaire sur Cité des Jeunes et je pense qu'il y a environ, je ne sais pas, entre 60 et 80 autobus là le matin qui doivent partir l'hiver. Et bien sûr que la personne qui est là va les partir d'avance pour s'assurer que le transport scolaire fonctionne et donc il doit les faire marcher un petit peu avant. Mais quand on y pense un peu, on pense – on pense – que l'hiver, ça va être extrêmement difficile à appliquer. On est au Québec.

2500

Et nous-mêmes à la Ville, on a des gens qui travaillent aux Travaux publics à l'extérieur.

Ils doivent faire des réparations d'égouts ou peu importe quoi, et on se verrait mal avoir une réglementation qui interdit aux gens de faire rouler leur véhicule plus que 10 minutes. Mais nos propres employés, pour pas se geler, vont devoir laisser tourner les véhicules.

2505 Il y a d'autres véhicules maintenant aussi, puis là je ne veux pas m'avancer encore, mais il y a des compagnies publiques qui ont maintenant dans leurs véhicules des systèmes électroniques assez sophistiqués qui fait en sorte qu'ils doivent fonctionner.

2510 Donc, l'idée est très bonne. Je me répète, s'il y a quelque chose de bien qui se présente, on va adhérer à ça, mais présentement c'est quelque chose qu'on va voir venir plus que d'autre chose.

LE PRÉSIDENT :

2515 Vous me permettez d'adresser une question à monsieur Hammouche, étant donné que c'est un expert sur ces questions. Est-ce qu'à votre connaissance dans le monde, ces aires de stationnement ou de repos de camions lourds, est-ce qu'il y a des emplacements qui contrôlent les émissions de ces véhicules-là? Je ne sais pas moi, une technologie qui permettrait d'absorber ces émissions-là et d'avoir une efficacité élevée pour capturer les contaminants? Un peu comme
2520 une aire de stationnement, comme dans un garage mettons où on veut contrôler les émanations.

M. RABAH HAMMOUCHE :

2525 À ma connaissance, pour ce qui est, par exemple, des aires de stationnement comme le Flying J, une des recommandations qui pourrait être faite, c'est de faire en sorte pour que les moteurs soient éteints, surtout par temps de stabilité très forte qui pourrait générer des émissions de ce genre.

2530 Mais je sais, je ne suis pas tellement sûr, ça reste à vérifier, mais je sais que dans certaines provinces du Canada, il existe une réglementation qui permet de faire arrêter les moteurs dans des aires de stationnement de ce genre. Ça, ça pourrait être une des choses qui pourrait se faire ici. C'est de faire en sorte pour que les camions puissent être arrêtés complètement lorsqu'il s'agit d'un arrêt, je ne sais pas, il faut le déterminer, pas plus de 10 minutes là. Mais, à ce moment-là, parce que c'est circonscrit à un certain territoire.

2535 Maintenant, pour ce qui est du Flying J lui-même, ce que nous avons fait, c'est que nous avons intégré sur la base des informations qui nous ont été fournies, les données de circulation du Flying J, la fréquentation du Flying J, on a vu que les émissions, en fait tenant compte des émissions, on a vu que les concentrations qui sont générées par le Flying J ne sont pas
2540 réellement significatives. Je dirais même j'ai été un peu surpris par le résultat, parce que je pensais que ça allait être vraiment problématique.

2545 Ce qui est peut-être intéressant aussi, ça serait aussi le côté... peut-être qu'on pourrait circonscrire ça dans une zone de verdure de façon à éviter un peu plus les émanations de ce genre-là.

LE PRÉSIDENT :

2550 Du côté du ministère, vous êtes-vous déjà intéressés à ces questions d'aire de stationnement de véhicules lourds en milieu urbain?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2555 Je ne sais pas trop comment prendre votre question. Dans le cas, oui, on s'y intéresse parce que dans le cas présent de l'étude de Vaudreuil, du projet de Vaudreuil-Dorion, on a demandé que ça soit documenté parce que c'est présent. Donc ça fait partie du bruit de fond, si on peut l'appeler ainsi, de la qualité de l'air de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Alors, oui, on s'en préoccupe lorsque c'est une composante qui fait partie d'un projet qui est assujetti.

2560 Maintenant, on se préoccupe de ces haltes-là en termes d'impacts lorsqu'ils font tourner leur moteur toute la nuit. Dans le plan d'action sur les changements climatiques, le Plan d'action 2006-2012, on a vraiment des recommandations visant le transport. Et les actions propres au transport dans le plan d'action, une des actions, c'est inciter les municipalités du Québec à adopter un règlement pour contrer les effets de la marche au ralenti des véhicules d'ici 2010.

2565 Alors, c'est une action qui va permettre de diminuer le taux d'émission de gaz à effet de serre et pour rencontrer les objectifs que l'on s'est donnés, qui sont les objectifs de réduction de Kyoto.

2570 Alors quelques municipalités au Québec, si je me permets de vous donner l'information, dont les villes de Montréal et de Québec, ont décidé de réglementer la marche au ralenti sur leur territoire. Ainsi, à Montréal, un règlement municipal limite la marche au ralenti à 3 minutes. Certains véhicules sont exemptés de cette exigence : les véhicules d'urgence, les véhicules d'entretien et les taxis durant la période hivernale. Le gouvernement du Québec entend inciter les autres municipalités québécoises à adopter un règlement similaire.

2575 Alors, vous êtes dans les précurseurs des municipalités probablement qui ont commencé à examiner ces problématiques-là.

2580 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, madame.

Monsieur Boisvert?

2585

M. ROBERT BOISVERT :

Vaudreuil donc pourrait être un précurseur, si je comprends bien.

2590

LE PRÉSIDENT :

Pourrait être un modèle.

2595

M. ROBERT BOISVERT :

Donc, c'est politique comme décision. Dernière question. Je ne sais pas si c'est à point?

LE PRÉSIDENT :

2600

Allez-y donc.

M. ROBERT BOISVERT :

Pourquoi il n'y a pas de lien cyclable sur toute la longueur de Félix-Leclerc?

2605

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier.

2610

M. BERNARD FOURNIER :

Monsieur le président, la question de Félix-Leclerc, je peux peut-être, si vous me donnez quelques secondes, amener une image à l'écran.

2615

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

M. BERNARD FOURNIER :

2620

Pour le lien cyclable, en fait, ça a été quand même examiné en cours d'étude. Voyez-vous, ici, ça c'est la chaussée qui est existante. En fait, l'intention de départ avec Félix-Leclerc, des questions de coûts évidemment, c'est de récupérer l'infrastructure à deux voies qui a été aménagée – vous me corrigerez – en 2003? 2004. Donc qui date de seulement trois ans. Ça serait un peu malvenu de défaire cette infrastructure-là pour en faire une autre, de se replacer dans l'emprise, d'autant que l'emprise existe depuis ce temps-là, qui appartient à la Ville.

2625

2630 Donc, le concept, c'est de récupérer la chaussée existante. Notre terre-plein de 4.5 mètres ici, il est vraiment requis à cette largeur-là pour effectuer des manœuvres de virages à gauche sécuritaires aux endroits où on va rentrer aux commerces. Nos voies sont au minimum et là, on avait de l'espace suffisant en élargissant du côté sud pour mettre en place le trottoir de 1.8 mètre.

2635 Si on allait, par exemple, avec une piste cyclable qui est quand même de quelques mètres de largeur, il aurait fallu une acquisition supplémentaire d'emprise de ce côté, toujours dans la prémisses où on récupère intégralement la chaussée existante pour aménager les voies en direction ouest. Donc, il fallait des acquisitions et, ça, il y avait eu des protocoles de négociés avec tous les commerçants, les futurs commerçants le long de la rue Félix-Leclerc pour les espaces de stationnement, leur espace disponible pour mettre en place, respecter les ratios de stationnement versus superficie commerciale.

2645 Donc, l'idée de départ, c'était vraiment acquis qu'il fallait demeurer dans l'emprise existante. Et aussi, il y avait des questions de sécurité routière, considérant le type de développement le long de la rue Félix-Leclerc, les commerces à grande surface et, à ce moment-là, je vais laisser la parole à notre spécialiste en sécurité, monsieur Éric Peissel.

LE PRÉSIDENT :

2650 Merci.

M. ÉRIC PEISSEL :

2655 En fin de compte, c'est ça, pour les pistes cyclables, la Ville de Vaudreuil-Dorion a élaboré un plan de pistes cyclables dans la ville. Les pistes cyclables telles quelles, généralement, c'est où on favorise les cyclistes et c'est certain, on essaie toujours de les amener sur des rues conviviales, plus sécuritaires.

2660 Avec les nombres d'accès ou entrées charretières pour les divers commerces, les big box qu'on trouve là, et avec les grands débits de camions et de véhicules qui va rentrer et sortir pendant la journée à ces commerces-là, vous avez beaucoup de conflits et beaucoup de points de danger qui peut exister. Les pistes cyclables, c'est fortement utilisé par les enfants. Alors, de l'insérer dans un corridor comme ça qui est fortement achalandé avec beaucoup d'entrées charretières conflictuelles à haut débit, c'est habituellement pas selon les règles de l'art.

2665 Alors, en fin de compte, on voit... est-ce que ça, c'est le réseau des pistes cyclables?

M. BERNARD FOURNIER :

Excusez-moi, je vais redonner la parole à monsieur Peissel. Juste pour question de

2670 situation ici, vous avez les liens cyclables de Félix-Leclerc. Ce n'est pas vrai qu'il n'y en a pas sur
toute la rue Félix-Leclerc, c'est qu'il y a un lien cyclable, une bande cyclable qui est prévue de
part et d'autre de la gare de Vaudreuil-Dorion. Donc, on arrive des quartiers résidentiels de
chaque côté de la gare et, ça, c'est très logique comme choix d'aménagement, c'est pour faciliter
les mouvements cyclistes pour accéder au train de banlieue en direction de Montréal,
2675 particulièrement pour les étudiants, les jeunes ou autres usagers. C'est le segment où on
retrouve un lien cyclable sur la rue Félix-Leclerc.

Mais outre ça, on n'a pas été plus loin. Ici, vous avez la vue du secteur de tous les
aménagement cyclables. C'est un plan qui est préliminaire actuellement. Ce plan-là sera finalisé
2680 à la suite des conclusions du processus d'évaluation environnementale de l'étude d'impact. Donc,
il y a des adaptations à faire.

M. ÉRIC PEISSEL :

2685 C'est important à noter. Oui, il y a deux grosses raisons pour que la piste cyclable passe
là. Un, c'est le train, parce qu'on veut encourager l'intermodalité et que les gens peuvent accéder
la gare de train avec leur bicyclette, qu'ils ne sont pas obligés de conduire.

L'autre affaire, on a une barrière physique qui s'appelle le chemin de fer du CP et on a
deux accès dans le secteur. On voit que la piste cyclable traverse aux deux endroits : Cité des
2690 Jeunes au sud et Félix-Leclerc au nord. Alors, si on voulait passer la piste cyclable, c'était pas
mal obligatoire parce qu'on ne voulait pas traverser une piste cyclable, il n'y avait pas un passage
à niveau avec des feux clignotants, avec des barrières, etc. Alors, c'était aussi une question de
sécurité.

2695 Mais comme je dis, en général, les pistes cyclables c'est utilisé pour loisir principalement
et, aussi, c'est fortement achalandé par des jeunes enfants. Alors, on veut les enlever des
routes qu'on voit qu'il peut y avoir des gros conflits potentiels de danger.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Peissel.

Monsieur Boisvert, merci.

2705

M. ROBERT BOISVERT :

Merci.

2710

LE PRÉSIDENT :

J'appelle maintenant monsieur John Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

2715

Bonsoir, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

2720

Bonsoir, monsieur!

M. JOHN BURCOMBE :

2725

Alors si je comprends bien, le représentant du ministère des Transports est ici seulement ce soir?

LE PRÉSIDENT :

2730

Ministère des Transports, monsieur Lanteigne? Est-ce que vous m'avez dit que vous seriez ici seulement ce soir? Ou est-ce que vous êtes ici demain?

M. GILDARD LANTEIGNE :

2735

Je vais être ici seulement ce soir.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

2740

M. JOHN BURCOMBE :

2745

Alors, j'ai déjà posé des questions pour le ministère des Transports. Il y a une ébauche de prendre le transport pour la Montérégie et je me demande c'est quoi les prochaines étapes. Et est-ce que ce plan prend en compte la venue éventuelle de l'autoroute 30? Mais aussi, le fait qu'il y a aussi d'autres grandes cours de triage et cours d'intermodalité qui s'installent dans la région, est-ce que le ministère des Transports a pris en compte ces venues ou est-ce qu'il parle aux acteurs dans ce domaine?

2750

Comme le Canadien Pacifique vise une nouvelle cour de triage à Les Cèdres. Évidemment, ça aura un effet sur le nombre de camions qui sera sur les routes locales. Et aussi Canadian Tire, je crois, c'est à Côteau-du-Lac qui aura un énorme entrepôt là aussi. Alors, jusqu'à quel point le ministère des Transports est en pourparlers avec ces personnes, ces compagnies-là pour assurer qu'il y aura une bonne intégration de ces nouveaux venus.

2755 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je comprends bien votre question. Je vais la rediriger et l'adapter un peu plus au projet que seulement au plan de transport, si vous voulez bien. Je vais m'adresser à monsieur Fournier d'abord.

2760

Le projet que vous avez étudié pour les achalandages, est-ce que vous avez tenu compte de ce que mentionne monsieur Burcombe, c'est-à-dire qu'il pourrait y avoir une augmentation éventuelle du camionnage ou qu'il pourrait y avoir une augmentation du trafic de train, de circulation de marchandises si on favorisait le transport de conteneurs. Est-ce que vous avez tenu

2765

compte de ces changements, de ces potentiels d'évolution pour estimer vos données?

M. BERNARD FOURNIER :

2770

Monsieur le président, pour l'estimé des projections de circulation, tout ce qui vient du réseau autoroutier, c'est des données qui nous ont été remises par le ministère des Transports du Québec avec l'avènement de l'autoroute 30 parachevée pour la situation future, ainsi que le projet de réaménagement de l'autoroute 20 dans le secteur de Dorion. Donc, c'est des données qui nous ont été fournies par le ministère.

2775

Pour ce qui est de l'intermodalité ou plutôt du transport ferroviaire avec le projet dont monsieur Burcombe fait allusion, qui se déroule dans la Municipalité de Les Cèdres, écoutez, nous, ce projet-là, nous, on s'est basé sur les données ferroviaires qui étaient disponibles auprès des compagnies. Donc, il n'y a pas eu d'hypothèse d'émission par rapport à ces types de projets-là.

2780

LE PRÉSIDENT :

Donc, je comprends de votre réponse qu'il y a eu des contacts pris avec le CN et le CP sur l'achalandage des trains et pour le futur, pour les 10 prochaines années. Donc, vous tenez compte éventuellement s'il y avait une progression, ça aurait été mentionné par les intervenants?

2785

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, voilà. C'est ça. C'est sur des tendances passées qui ont été prises en compte et il n'y a pas eu de contact direct. Cette information-là était disponible dans les documents de planification municipaux, a été colligée à l'intérieur de ces documents-là.

2790

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur Lanteigne, ministère des Transports, où en êtes-vous avec le Plan de

2795 transport de la Montérégie d'abord.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2800 Le Plan de transport de la Montérégie a fait l'objet de consultations publiques en 2002 et a été déposé aux autorités en 2003, et c'est ça, il n'est pas revenu. Donc, il n'y a pas eu une position de prise sur le nouveau Plan de transport par les autorités.

LE PRÉSIDENT :

2805 Donc, pour l'instant, il y a seulement un plan préliminaire, c'est ça?

M. GILDARD LANTEIGNE :

2810 C'est un plan, oui, c'est une proposition de plan de transport. Donc, on en est là.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc ça, c'est un plan qui n'est pas encore public, si je comprends, ou qui est déjà disponible, que les gens peuvent le consulter?

2815

M. GILDARD LANTEIGNE :

2820 À ma connaissance, il n'est pas public. Il y a eu des consultations qui ont été faites, mais il demeure un projet qui peut être changé, quoi.

LE PRÉSIDENT :

2825 D'accord. Et dans le cas du projet qui est sous étude, il y a beaucoup de liens, soit des renouvellements d'échangeurs qui sont proposés. Il y a entre autres, si je ne me trompe pas, vos renouvellements éventuels d'échangeurs, c'est sur la 40? Situez-les moi un peu. Il y en a un sur la 540? La 20, la 540 et la 30. Donc, par rapport aux objectifs du ministère, est-ce que c'est dans les plans du ministère de réaménager ces espaces-là dans l'échelle de temps du projet actuel?

2830 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

À même le projet d'autoroute 30, l'échangeur qu'on a actuellement de la 20-540 va être complètement réaménagé pour intégrer l'autoroute 30.

2835 **LE PRÉSIDENT :**

Donc ça, c'est un projet vers quelle année ça?

M. GILDARD LANTEIGNE :

2840

L'horizon de réalisation de l'autoroute 30, c'est 2011.

LE PRÉSIDENT :

2845

2011, d'accord.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2850

Maintenant, pour les autres projets, c'est sûr que éventuellement l'autoroute 20 va être complétée mais, là, il n'y a pas d'année de prévue. Ça ne fait pas partie de la programmation quinquennale.

LE PRÉSIDENT :

2855

D'accord. Monsieur Burcombe, je reviens à vous, votre deuxième question.

M. JOHN BURCOMBE :

2860

Pour continuer dans cette même veine, il y a un problème particulier avec l'intersection de la Cité des Jeunes et l'autoroute 540, et c'est ciblé dans l'étude d'impact comme un point très achalandé et, déjà, il y a des problèmes là. Est-ce que le ministère des Transports prévoit des aménagements à cette sortie-là?

2865

Et je crois que lié à ça, c'est aussi la possibilité d'un aménagement d'une nouvelle entrée-sortie pour Saint-Lazare un peu plus à l'ouest sur l'autoroute 40. Est-ce que le ministère des Transports peut nous éclairer sur qu'est-ce qui est visé pour ces deux échangeurs?

LE PRÉSIDENT :

2870

Je vais m'adresser au promoteur aussi sur cette question particulière, à savoir, est-ce que vous êtes en relation, en discussion avec le ministère des Transports, où vous en êtes sur une éventuelle amélioration de l'échangeur la 540/Cité des Jeunes?

M. BERNARD FOURNIER :

2875

Oui, il y a eu des analyses de faites et il y a des interventions de prévues du côté du ressort municipal qui vont être prévues prochainement. Et je vais laisser la parole à monsieur Peissel sur cet aspect-là pour l'échangeur de la 540.

2880 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Peissel.

2885 **M. ÉRIC PEISSEL :**

Effectivement, comme on a analysé et recensé, il y a maintenant trois ans, qu'il y aura une problématique en fin de compte avec le développement des magasins qui viennent et effectivement avec leur construction, on voit que les problèmes commencent à s'aggraver. La Ville, déjà, ils ont commencé, ils ont ébauché des études pour commencer à implanter une mesure temporaire jusqu'à l'implantation des boulevards. C'est certain avec l'implantation des boulevards une géométrie est prévue pour essayer de maximiser les débits de circulation possible.

2890 Monsieur le maire?

2895 **M. GUY PILON :**

Oui. Juste pour précision, c'est qu'il y a déjà un an, on a demandé au ministère des Transports, parce que ce sont eux qui règlent la circulation sur Cité des Jeunes au coin de Félix-Leclerc, parce que c'est la sortie de la 540.

2900 Dans le projet initial, lorsque ça a été fait, il y a eu des lumières de circulation côté ouest, il n'y en a pas eu côté est. Et là, on a envoyé une résolution parce que... en tout cas, on n'élaborera pas là-dessus, mais ça a l'air que ce qu'on leur a envoyé il y a déjà un an ou ne je ne sais pas quoi, ce n'était pas conforme. Donc, il y a une résolution officielle qui est partie leur demandant une lumière à l'intersection Félix-Leclerc, 540 et Cité des Jeunes pour activer le flot. Présentement, c'est des arrêts. L'arrêt, le problème avec les camions, c'est que juste le temps qu'ils arrêtent et qu'ils repartent, c'est énorme.

2910 Et là, on a eu une fin de recevoir. On a proposé temporairement, Cité des Jeunes est à deux voies, qu'on ouvre la voie qui est quadrillée, qui ne sert à rien, pour permettre aux gens qui veulent continuer sur Cité des Jeunes. On nous a dit que c'était en étude, bon.

2915 Ce que je veux dire, c'est que les démarches ont été faites auprès du ministère. On n'a pas eu de réponse jusqu'à maintenant, et les réponses qu'on a eues, c'est que c'était en étude. Et là, c'est nous qui sommes pris avec ce point de problème-là, mais ce n'est pas nous qui réglons ces lumières-là. C'est au ministère à le faire, simplement. Donc, en attendant qu'il y ait un gros réaménagement, on a déjà proposé quelque chose de relativement simple, qui ferait que déjà le flot serait beaucoup mieux.

2920 Parce que Félix-Leclerc, il faut comprendre, il est directement dans l'axe de la sortie

540, direction nord. Donc, quand on sort de la 540, on est sur Félix-Leclerc. Et c'est certain qu'une intersection comme ça sans lumières, même présentement, est problématique. Et ce n'est pas parce qu'on le veut, c'est parce qu'on attend.

2925 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lanteigne, dans l'étude de ce dossier, où vous en êtes?

2930

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, c'est évident qu'avec tout ce qui se construit et l'augmentation de la circulation, comme vient de le dire monsieur Pilon, il y a une intervention à faire puis ça fera l'objet sans doute d'une entente entre le ministère et la Ville à savoir l'aménagement précisément et qui fait quoi, et comment sont répartis les responsabilités et les coûts. Donc, c'est quelque chose qui s'en vient.

2935

LE PRÉSIDENT :

Donc, il y a une reconnaissance d'un problème qui existe.

2940

M. GILDARD LANTEIGNE :

Le problème, je pense qu'il est là et qu'il augmente avec l'achalandage.

LE PRÉSIDENT :

2945

Merci. Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

2950

Et la sortie pour desservir Saint-Lazare?

LE PRÉSIDENT :

Voulez-vous répondre rapidement à cette question qui est un peu en dehors du...

2955

M. GILDARD LANTEIGNE :

Ça, c'est un peu plus loin à l'ouest, complètement en dehors de la zone du projet, mais il y a effectivement un projet qui va être réalisé sous peu pour compléter un échangeur qui est partiel actuellement, je pense.

2960

M. JOHN BURCOMBE :

2965

Est-ce que ça aura un effet sur l'achalandage sur Cité des Jeunes? Est-ce qu'on a étudié ça?

M. BERNARD FOURNIER :

2970

Monsieur Peissel va répondre à cette question.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Peissel.

2975

M. ÉRIC PEISSEL :

2980

En fin de compte, un impact tel quel sera négligeable parce qu'en fin de compte d'aménager, si je me souviens bien du projet, c'est sur la montée Daoust qui est plusieurs kilomètres au nord du site qu'on étudie présentement, alors les riverains de Saint-Lazare qui utilisent Cité des Jeunes sont ceux qui habitent plus au sud de la ville. Par contre, l'échangeur qu'on parle, c'est pour les citoyens qui habitent plus dans l'est et au nord de la ville qui achalandent cet échangeur. Ça se peut bien qu'il y ait un minime transfert de trafic, mais ce ne serait pas quelque chose d'un nombre significatif pour causer un impact.

2985

M. BERNARD FOURNIER :

On parle de la Ville de Saint-Lazare, bien entendu, ici là.

2990

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2995

Monsieur Pilon, vous voulez ajouter quelque chose?

M. GUY PILON :

3000

Juste encore un petit point, c'est que, écoutez, tout ce qu'il va faire cet échangeur-là, il va éviter... bien, on parle, on est loin là, on est loin de Félix-Leclerc, là. On est à plusieurs... en tout cas, on est loin. Mais tout ce qu'ils font, c'est que présentement les gens doivent prendre la montée Bédard, faire un petit bout sur la 342 et embarquer sur la 40.

3005 Le seul changement, donc il n'y a pas plus d'autos, c'est qu'ils font une bretelle sur la 40 tout simplement, qui va faire que le même nombre de véhicules, au lieu de descendre en bas sur la 342, vont embarquer directement sur la 40. Donc, on espère, au pis aller, s'il y a un chose, ça va être positif parce qu'ils vont peut-être décider de passer plus par cette sortie-là parce qu'ils vont se retrouver directement sur la 40, plutôt que de venir en bas se buter...

3010 Présentement, il y a des files pas évidentes, mais ce n'est pas des files de gens de Vaudreuil-Dorion sur la 504, on s'entend, c'est des gens de Saint-Lazare qui à tous les matins doivent prendre sur la 540. Et notre problème à nous est un peu causé par ça. C'est que quand ça déborde sur la 540, qu'est-ce que vous pensez que les gens utilisent? Félix-Leclerc. Ils vont prendre Félix-Leclerc qui, à l'autre bout, se branche sur la 40, et court-circuitent la 540.

3015 Le problème avec la 540, c'est qu'il y a deux voies en venant Des Cèdres, qui passent à une. Il y en a deux du côté ouest, donc d'Ottawa, de Saint-Lazare, qui restent à deux. Donc, c'est certain que là, on passe dans un entonnoir à une et c'est nous qui en écopons sur Félix-Leclerc. Donc, on espère qu'ils vont réagir. Mais c'est certain qu'en élargissant Félix-Leclerc, on vient aussi faciliter dans notre cas une circulation plus fluide même pour la 540, si on veut.

3020 **LE PRÉSIDENT :**

3025 C'est ça. Et dans un cas comme ça effectivement des gens pourraient, dans le cas où c'est bloqué, court-circuiter un peu la 540, prendre Félix-Leclerc.

M. GUY PILON :

3030 Mais ils le font présentement, monsieur. Ils le font à tous les matins quand la 540 bouche pour toutes sortes de raisons. Je ne dis pas que c'est à tous les matins que ça bouche, mais c'est certain qu'ils connaissent très bien le circuit Félix-Leclerc. Et ça, Félix-Leclerc nous évite que les mêmes personnes ne passent...

3035 Tantôt, on parlait de la maison de madame Lafontaine. C'est certain qu'avec Félix-Leclerc, ça évite aux gens de passer sur Cité des Jeunes. Cité des Jeunes aussi mène au même endroit, à l'entrée sur la 40 directement, mais beaucoup plus loin. Donc, au lieu de passer sur la Cité des Jeunes, qui n'est pas un chemin présentement qui est fait pour recevoir ces véhicules-là, bien, ils prennent Félix-Leclerc.

3040 Et c'est sûr que si Félix-Leclerc est à quatre voies, ça va simplement empêcher d'avoir un flot de trafic dans des maisons un peu plus ancestrales et un milieu urbain bâti résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

3045 Merci. Monsieur Côté, vous voulez ajouter?

M. MARC CÔTÉ :

3050 Je voudrais juste ajouter un complément, monsieur le président. C'est que l'étude de l'intersection Félix-Leclerc et boulevard Cité des Jeunes a été complétée par le groupe de consultants Genivar. Elle nous a été présentée la semaine dernière.

3055 En fait, ce qu'on veut faire, bien sûr, c'est ramener tout ça au ministère des Transports, parce que l'étude est faite avec des comptages bien établis et puis même une solution. Alors, on a pris les devants pour pouvoir... on est bien au courant que la situation est très chaude dans ce secteur-là et puis donc on veut activer le dossier et s'asseoir avec le ministère des Transports.

C'était juste ça que je voulais ajouter.

3060 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci.

Monsieur Burcombe, merci pour...

3065

M. JOHN BURCOMBE :

Monsieur le président, si je comprends, on vient de faire une étude pour ce secteur-là, pour cette intersection?

3070

LE PRÉSIDENT :

Cité des Jeunes et Félix-Leclerc.

3075

M. JOHN BURCOMBE :

En effet, c'est parti de l'étude qu'on a présentement. Est-ce qu'on peut la déposer cette étude?

3080

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il serait possible de déposer cette étude?

M. BERNARD FOURNIER :

3085

Le dossier, comme monsieur Côté disait, vient juste d'être déposé. Le conseil municipal n'a pas été saisi encore de l'étude. Donc, il y a des étapes à franchir avant de pouvoir... je pourrais peut-être laisser la parole à monsieur Côté ou monsieur Pilon pour...

3090 **LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est une étude technique, je comprends?

3095 **M. BERNARD FOURNIER :**

Oui, voilà.

M. MARC CÔTÉ :

3100 En fait, c'est tout simplement un complément. C'est les mêmes résultats que ce que vous avez dans l'étude d'impact au niveau des comptages. C'est quand même pour qu'on puisse le transmettre au ministère des Transports pour activer le dossier et accélérer le tout. On a pris les devants.

3105 Parce qu'il faut comprendre, à l'étude d'impact, c'est assez préliminaire. Je veux dire, on donne des comptages, des trucs du genre, mais là maintenant on est un peu loin vraiment pour s'asseoir avec le ministère et régler le problème.

3110 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on retrouve une information complémentaire dans ce rapport-là.

M. MARC CÔTÉ :

3115 Oui, mais pas mal plus technique, oui.

M. ÉRIC PEISSEL :

3120 En fin de compte, l'étude qui est faite là-dessus, c'est en fin de compte avec le BAPE et tout ça, la Ville ne voulait pas supposer une conclusion mais il y a une problématique de trafic qui doit être réglée.

3125 Nous autres, en utilisant exactement les mêmes hypothèses, les mêmes chiffres qu'on a vus ici dans cette étude qui est présentée ici, nous avons suggéré une géométrie temporaire qui pourrait régler la problématique en attente que ça c=est implanté. Alors, en fin de compte, c'est une mesure intermédiaire qui peut être implantée. Maintenant, sans supposer qu'est-ce qui va arriver à l'avenir en fin de compte sur ce dossier, mais ça intègre exactement les mêmes résultats et les mêmes hypothèses qu'on voit ici.

3130 **LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est intégré directement au projet, finalement.

M. ÉRIC PEISSEL :

3135 Oui, exactement. C'est comme une étape de réalisation vers le projet.

LE PRÉSIDENT :

3140 D'accord. Est-ce qu'il y a moyen de déposer cette étude, s'il vous plaît? C'est une étude technique, c'est sûr que...

M. MARC CÔTÉ :

3145 Par respect pour le conseil municipal, bien sûr, on va la déposer au conseil municipal, dans un premier temps. Et puis par la suite, ce sont eux, je crois, qui devront décider. Mais je ne vois pas de problème particulier, il n'y a pas de cachette.

LE PRÉSIDENT :

3150 Le conseil se réunit quand?

M. MARC CÔTÉ :

3155 Le conseil se réunit le 4 juin. Mais ça n'a pas fait l'objet de discussion, parce qu'il y a toujours un comité plénier avant, qui a eu lieu lundi le 28 mai. Donc, ça pourrait être ultérieur au 4 juin. Donc, le 18 juin, elle pourrait être présentée au conseil municipal.

LE PRÉSIDENT :

3160 On comprendrait que le conseil n'a pas statué sur l'étude, mais il s'agit d'une étude purement technique. Qu'est-ce que le conseil va changer à l'étude, à part d'avoir été mis au courant?

M. MARC CÔTÉ :

3165 C'est juste par respect de le déposer au conseil avant bien sûr de le présenter au BAPE, tout simplement. Je peux laisser la parole à monsieur Pilon, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

3170 Nous allons en discuter en commission et puis nous allons vous revenir si nous jugeons opportun d'avoir cette étude.

Merci, monsieur Burcombe.

3175

M. JOHN BURCOMBE :

Merci.

3180 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez vous réinscrire au registre, bien sûr, vous le savez.

M. JOHN BURCOMBE :

3185

Oui, parce que j'ai des questions pour la MRC. Je ne sais pas s'ils sont ici seulement ce soir.

LE PRÉSIDENT :

3190

Vous pouvez vous réinscrire. Je m'assurerai que vous posez votre question.

M. JOHN BURCOMBE :

3195

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

3200

J'appelle madame Julie Quenneville. Rebonsoir!

Mme JULIE QUENNEVILLE :

3205

Bonsoir! Je suis actuellement préoccupée par le niveau de bruit à Vaudreuil et ce niveau de bruit me dérange déjà le jour comme la nuit, dans ma chambre. J'ai déménagé ici il y a trois ans, et j'en dormais mal la nuit. Ça m'a préoccupée et j'avais des problèmes sérieux de sommeil.

Alors, en termes de dB, en termes de bruit et de décibels, pour moi, c'est le résultat final qui est important, pas l'augmentation due à cette construction dont on parle ce soir. Donc, c'est le résultat final qui compte.

3210

J'ai oublié mes lunettes, excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

3215

Allez-y. Je comprends ça.

Mme JULIE QUENNEVILLE :

3220 Oui. Alors, bon, ce niveau de bruit est susceptible de nuire à la santé et au sommeil. Donc, comme je l'ai déjà dit, le niveau sonore est déjà trop élevé en bordure du boulevard Cité des Jeunes. Or, le projet dont nous discutons ce soir s'appelle *Amélioration du réseau routier*.

3225 Alors, je profite de cette rencontre pour souligner que ce projet est justement l'occasion pour nous d'améliorer la situation actuelle, d'aménager notre ville, notre milieu de vie et de réduire le niveau de bruit actuel.

LE PRÉSIDENT :

3230 Là, vous allez avoir une question, bien sûr.

Mme JULIE QUENNEVILLE :

3235 Oui. Ainsi que la propagation de particules polluantes, donc en aménageant possiblement un muret ou au moins un écran végétal qui serait fait d'arbres.

Alors, pouvez-vous vous engager à inclure un tel écran végétal dans ce projet d'amélioration en bordure du boulevard Cité des Jeunes?

LE PRÉSIDENT :

3240 Monsieur Fournier.

M. BERNARD FOURNIER :

3245 On a parlé tantôt des mesures d'atténuation justement pour le boulevard de la Cité des Jeunes. La conclusion de l'étude d'impact est à l'effet que l'augmentation des niveaux de bruit ne justifie pas une telle intervention. Et techniquement, ce serait infaisable de pouvoir mettre un écran végétal de manière à réduire le bruit pour les résidences du côté sud. Il n'y a pas d'espace de travail, on récupère la chaussée existante et on élargit vers le nord. Donc, c'est impossible
3250 techniquement.

LE PRÉSIDENT :

3255 D'accord, pour le...

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Mais j'ai bien parlé du niveau actuel, qui est déjà trop élevé. Et étant donné qu'on parle

3260 d'un projet d'amélioration du réseau, on pourrait inclure un muret pour améliorer la situation
actuelle pour justement les résidences qui sont au sud de la rivière Quinchien et au sud du
boulevard Cité des Jeunes.

M. BERNARD FOURNIER :

3265 Monsieur le président, déjà, il y a quand même une forme d'écran végétal avec la rivière
Quinchien du côté sud du boulevard de la Cité des Jeunes. Évidemment, le cours sinueux de la
rivière suit le boulevard de la Cité des Jeunes et c'est un espace qui est très comprimé. Là, on a
un écran végétal naturel le long de la rivière, c'est boisé presque tout le long le long de la rivière. Il
y a certains secteurs qui sont plus dénudés, mais il y a quand même beaucoup d'arbres le long de
3270 la rivière. Et également, on a les résidences et on a la chaussée du boulevard, l'emprise du
boulevard.

Donc, un écran face aux résidences pour contrer l'effet du bruit routier, en termes visuels,
je ne suis pas sûr que les résidents riverains aimeraient cette solution-là.

3275

LE PRÉSIDENT :

J'ai compris de l'exposé tout à l'heure de votre expert, de monsieur Deshaies, que
l'augmentation sonore était quand même très limitée dans ce secteur-là, bien que le niveau total
3280 Leq 24 heures soit à peu près égal à celui qu'on retrouvait dans la résidence sur André-Chartrand
au coin de Valois.

M. BERNARD FOURNIER :

3285 Excusez la précision, pour une résidence.

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, la résidence. Oui, oui, on reste pour une résidence au coin de Valois. C'est à
3290 peu près le même niveau.

Je comprends aussi que dans la question de madame, il y a plus que le bruit, il y a aussi
la question de la poussière. Et la question de haie pourrait avoir un effet peut-être sur la réduction
de la poussière et sûrement pas sur le bruit, comme vous avez mentionné. Ça demande une
3295 certaine distance, je pense, une certaine épaisseur pour avoir un effet d'atténuation réelle sur le
bruit.

M. BERNARD FOURNIER :

3300 Oui, voilà.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça?

3305

M. BERNARD FOURNIER :

Oui.

3310

LE PRÉSIDENT :

Pour la poussière, est-ce que vous avez envisagé cette situation-là?

M. BERNARD FOURNIER :

3315

Non, non, aucunement, pas pour la poussière qui pourrait émaner du boulevard. En fait, la conclusion de l'étude d'impact pour le volet qualité de l'air en phase d'exploitation, ça se résume aux analyses qui ont été faites concernant les particules fines, le monoxyde de carbone et les dioxydes d'azote. Et les conclusions des modélisations, du modèle accepté par le ministère de l'Environnement nous arrivaient à des augmentations de concentration qui étaient très mineures pour chacun des paramètres analysés.

3320

LE PRÉSIDENT :

Par rapport à ce qui est actuellement.

3325

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, toujours par rapport à la valeur ambiante de fond, la teneur de fond.

3330

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Vous avez une autre question, madame Quenneville? Je pourrais explorer la question plus en profondeur, mais on a la réponse. Vous pouvez être satisfaite ou non, mais on a la réponse qui...

3335

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Oui. Ce qui me surprend, c'est qu'on parle toujours de l'impact du projet actuel de construction, alors que le projet s'appelle *amélioration+. Pour moi, ça voulait dire amélioration par rapport à une situation actuelle qui n'est pas l'idéal. Donc, ce n'est pas parce que le bruit final atteint 55 dB, mais qu'on parlait déjà à 50, que c'est acceptable.

3340

LE PRÉSIDENT :

3345

Vous allez pouvoir nous en faire part dans votre mémoire assurément. Je vais quand même poser une question supplémentaire qui va dans cette veine-là.

Est-ce que vous avez une politique d'environnement à la Ville de Vaudreuil-Dorion?

3350

M. GUY PILON :

Qu'est-ce que vous entendez par *politique d'environnement+, monsieur?

3355

LE PRÉSIDENT :

Des engagements, un environnement sain, de qualité, adoptés par le conseil municipal avec des plans d'action éventuels qui découlent pour appuyer cette position-là.

3360

M. GUY PILON :

Oui, oui, on a ça.

LE PRÉSIDENT :

3365

Vous avez ça. Vous l'appellez comment?

M. GUY PILON :

3370

Bien, c'est le plan justement d'amélioration de l'environnement. On vient d'établir une nouvelle politique sur la plantation des arbres. On va obliger les nouvelles résidences, au promoteur à planter des arbres lors de la vente de nouvelles résidences. On a aussi établi une politique sur l'abattage des arbres. On l'avait déjà, mais on l'a améliorée si on veut. Dans les projets commerciaux et industriels, des choses comme ça, on augmente aussi la densité d'arbres dans les nouveaux secteurs.

3375

Justement le secteur Félix-Leclerc éventuellement va se bâtir là. Je ne sais pas si vous avez eu le temps d'aller voir ce qui s'est fait là, c'est quand même bien. Dans le nouveau règlement, on va demander un peu plus de densité d'arbres. Les espaces verts sont déjà, quant à nous, conformes et c'est correct.

3380

Pour ce qui est des politiques environnementales, oui, on a des projets, je ne sais pas si ça va répondre, mais pour le recyclage, le compostage, des choses comme ça.

3385 **LE PRÉSIDENT :**

Au sein d'une politique, d'un document... là, vous me parlez d'un paquet de documents à la pièce.

3390 **M. GUY PILON :**

Oui.

3395 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça que vous avez?

3400 **M. GUY PILON :**

Oui, c'est ça qu'on a. Mais dans le Plan d'urbanisme aussi, on établit ce qu'on veut et ce qu'on ne veut pas, et les plantations, et comment on veut les bâtiments, à quelle distance, et la partie qui doit être en gazon, en parc. Quand on parle de projet domiciliaire ou peu importe quoi, c'est déjà... ce n'est peut-être pas un plan environnemental, mais c'est une politique établie qui couvre à peu près tous les aspects.

3405

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Peut-être du côté du ministère des Affaires municipales, il y a beaucoup de municipalités dans la région métropolitaine qui ont des politiques d'environnement? Je parle de municipalités de...

3410

Vous avez combien d'habitants actuellement? 13-15 000?

3415 **M. BERNARD FOURNIER :**

25 000.

LE PRÉSIDENT :

3420 25 000 actuellement?

M. BERNARD FOURNIER :

Au-delà de 25 000 habitants.

3425

LE PRÉSIDENT :

De 25 000 habitants et plus?

3430 **M. STÉPHANE BÉGIN :**

3435 Pour ce qui est des municipalités, je ne saurais pas dire parce que je ne travaille pas tellement au niveau des municipalités, on travaille plus au niveau des MRC. Mais de politiques environnementales comme telles, je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup de politiques comme telles. Il y a des orientations en environnement, sur un environnement sain, de qualité, avec des objectifs, des temps d'action. Mais une politique environnementale, je ne crois pas.

LE PRÉSIDENT :

3440 Du côté de la MRC, dans la MRC Vaudreuil-Soulanges, est-ce qu'il y a beaucoup de municipalités qui ont une politique d'environnement?

M. RAYMOND MALO :

3445 Raymond Malo. Bien, tel que vous le dites, je ne croirais pas, mais c'est une addition de documents. Comme monsieur le maire l'a dit, c'est l'addition avec le schéma d'aménagement, les plans d'urbanisme.

3450 On a différentes politiques. On est en train d'élaborer une politique sur la protection des arbres et des boisés. Elle est en élaboration. On a des planifications spécifiques dans le schéma d'aménagement comme, par exemple, la protection du mont Rigaud, la Politique sur la protection des bandes riveraines, qui vient du ministère de l'Environnement mais qui est appliquée via le schéma d'aménagement et les règlements municipaux.

3455 Donc, il y a une addition de réglementations et d'orientations contenues dans les documents de planification qui font en sorte qu'on touche l'environnement, notamment les plans de gestion de matières résiduelles qu'on met en oeuvre.

3460 Donc, l'addition de l'ensemble des planifications fait en sorte que oui, au total, il y a beaucoup d'effort qui se fait en matière d'environnement si on le prend dans son sens large. Mais ce n'est pas contenu dans un document. C'est l'addition de documents, qui fait en sorte qu'on se trouve à avoir un environnement que j'appellerais à tout le moins *contrôlé+ sur beaucoup d'aspects.

3465 On a aussi une politique sur la gestion des cours d'eau et un règlement aussi qui s'applique pour tout ce qui peut toucher aux cours d'eau, sur l'aspect qui nous est dévolu par la loi. Ce n'est pas l'environnement en tant que tel, mais bien d'assurer la libre circulation des

eaux. Donc, on a plusieurs réglementations et documents qui, additionnés, on pourrait dire qui touchent directement l'environnement social.

3470

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Oui, je vous en prie, monsieur Fournier?

3475

M. BERNARD FOURNIER :

Juste en complément du côté de la Ville de Vaudreuil-Dorion, ce que mentionnait monsieur Pilon, monsieur le maire, il faut quand même souligner que le Plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion a quand même une section importante qui traite du volet environnemental. Et en ce sens-là, il y a des constats qui sont faits par rapport à des problématiques sur le territoire, il y a des orientations, des objectifs qui sont ciblés et il y a des moyens pour l'atteindre avec certains échéanciers.

3480

Évidemment, les échéanciers, ça ne se déroule pas toujours comme c'est prévu dans le document, mais il y a quand même une forme de politique environnementale qui est la vision de la Ville au niveau de l'environnement. Et ça, on pourrait faire des photocopies de la section du Plan d'urbanisme et vous le déposer si vous le jugez à propos.

3485

LE PRÉSIDENT :

Tout à fait, ce serait apprécié, merci.
Madame Quenneville?

3490

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Merci.

3495

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

3500

J'appelle madame Diane Lafontaine.

Mme DIANE LAFONTAINE :

Ma question concerne la rivière Quinchien. Dans la présentation, on parle d'augmentation du débit de la rivière. En fait, je voudrais savoir c'est quoi le plan d'aménagement au niveau de la rivière Quinchien.

3505

3510 On sait, avec tous les travaux qui s'en viennent, il y a quand même des effets qui vont être sur la rivière. J'aimerais savoir quels sont les plans de réaménagement concernant la rivière au niveau du débit de l'eau.

LE PRÉSIDENT :

3515 Au niveau du débit vous avez dit?

Mme DIANE LAFONTAINE :

3520 Débit de l'eau. Parce qu'ils étaient concernés, au niveau du ministère de l'Environnement, parce qu'on sait que la rivière longe une partie de Vaudreuil, Saint-Lazare et tout ça. Alors, qu'est-ce qui est prévu aux travaux qui vont avoir lieu?

LE PRÉSIDENT :

3525 C'est bon. Monsieur Fournier.

M. BERNARD FOURNIER :

3530 Oui, il y a comme deux volets. Il y a le volet plan et le volet impact. Pour le volet impact, je laisserais, même pour le volet plan, les projets, je laisserais la parole à monsieur Beauchamp de la firme LBCD, qui ont fait l'étude hydraulique de la rivière Quinchien dans le cadre de l'étude d'impact.

3535 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp du groupe...?

M. BERNARD FOURNIER :

3540 LBCD.

LE PRÉSIDENT :

3545 LBCD.

M. BERNARD FOURNIER :

3550 Excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur Beauchamp.

3555 **M. PIERRE BEAUCHAMP :**

Bonjour. Il n'y a pas de plan d'aménagement comme tel qui a été préparé à date en ce qui a trait à la rivière. Ce qui a été préparé, c'est des évaluations du comportement de la rivière et c'est quoi les mesures préventives qu'on peut instaurer en vue d'éviter des dommages, éviter des
3560 inconvénients à une inondation éventuelle ou...

En fait, la problématique comme telle, ce n'est pas tellement le développement qui se fait là, c'est les changements climatiques. On s'est retrouvés, il y a deux ans, dans une situation où est-ce qu'il y avait deux fois la pluie de 50 ans et une fois la pluie de 100 ans suite à des pluies incessantes de deux semaines. Ça a eu comme effet que le coefficient d'écoulement des eaux a
3565 été augmenté de façon appréciable et on s'est retrouvés avec une situation où est-ce que le coefficient était équivalent environ à 85, 90 %. Et c'est une situation qu'on n'avait jamais retrouvée.

Ça fait que les études qu'on a faites nous a permis de voir qu'est-ce qui pouvait se passer dans des situations semblables. Et ce n'est pas vraiment relié au développement et ce n'est pas vraiment relié, en fait, au projet d'amélioration du réseau routier. C'est dû au fait des changements climatiques qu'il se passe présentement.
3570

Pour ce qui est de l'aménagement de la rivière comme telle, bien, je pense que là, ça viendra. Il y a des scénarios qui ont été bâtis pour établir des mesures préventives éventuellement pour éviter qu'il puisse se retrouver des situations semblables.
3575

La MRC a été saisie du problème et la MRC fait des études présentement. Elle est en train de considérer des alternatives. Parmi les alternatives, bien, il y a un nettoyage de la rivière, il y a un dragage de la rivière où il y a une installation d'un ouvrage de contrôle des eaux au niveau de la 540.
3580

LE PRÉSIDENT :

3585 C'est beau?

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3590 Ça va.

LE PRÉSIDENT :

3595 Ce que vous me dites, c'est qu'avec le projet routier et le développement auquel il cherche à satisfaire, qui est le développement résidentiel, l'augmentation de la surface imperméabilisée ne devrait pas avoir de conséquence majeure sur les débits de la rivière.

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3600 Non.

LE PRÉSIDENT :

3605 Parce que c'est dû aux changements climatiques, il y a une augmentation...

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3610 Il pourrait en avoir un, mais c'est moindre que 5 % dans des situations très précises. D'accord? Si on avait une combinaison, exemple, du niveau de 100 ans du lac des Deux-Montagnes et d'une pluie de 100 ans, avec le développement complet, on pourrait avoir une situation où l'augmentation du débit de la rivière serait 5 % supérieur à ce qu'il serait si le développement n'était pas fait.

LE PRÉSIDENT :

3615 Ça correspond à combien en hauteur d'eau, 5 % de débit supérieur?

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3620 9 centimètres.

LE PRÉSIDENT :

3625 9 centimètres de plus?

M. PIERRE BEAUCHAMP :

Oui.

3630 **LE PRÉSIDENT :**

Et ça augmente une superficie importante inondée. Est-ce que ça affecterait...

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3635

Évidemment, il y a des risques d'inondation dans le bas de la ville dans une situation semblable. Évidemment, s'il n'y a pas la combinaison de... le niveau de 100 ans du lac des Deux-Montagnes, c'est une situation qui ne se produirait pas. Mais si on avait la combinaison du niveau de 100 ans sur le lac des Deux-Montagnes et de la pluie de 100 ans, on pourrait se retrouver dans le coin de Saint-Michel où est-ce qu'il pourrait avoir une inondation dans ce coin-là.

3640

L'autre endroit qui est à risque, c'est passé le pont des Fleuralies à aller jusqu'à peu près au pont Blanc. Et là, c'est le secteur de développement de ce coin-là qui serait à risque. Et ça, sur le plan d'aménagement, on a prévu le coup et c'est pour ça qu'on installe des stations de pompage, c'est-à-dire des stations de rehaussement, qui deviennent des stations de contrôle du débit.

3645

Si on se retrouvait dans une situation semblable, les rues deviendraient des collecteurs secondaires pour l'eau et, à ce moment-là, au lieu d'inonder les maisons, bien, ce serait le niveau de l'eau dans les rues qui pourrait augmenter. On pourrait se ramasser peut-être avec 6 à 12 pouces d'eau dans les rues dans une situation semblable, une situation extrême.

3650

LE PRÉSIDENT :

Je vais adresser une question à monsieur Fournier. Comment la Ville de Vaudreuil-Dorion voit-elle la rivière Quinchien, les aménagements à venir, dans dix ans? Est-ce que vous voyez la rivière dans le même état qu'elle est actuellement, c'est sans aménagement, ou vous rêvez d'aménagements particuliers dans vos plans, dans vos réflexions?

3655

M. BERNARD FOURNIER :

Je pourrai peut-être faire une amorce de réponse et les gens de la Ville pourront compléter après coup.

3660

Dans l'extrait du Plan d'urbanisme qu'on vous déposera pour le volet environnemental, vous allez voir qu'il y a des sections qui touchent la rivière Quinchien. Il y a des projets de pouvoir l'améliorer, de pouvoir faire certaines plantations pour des questions de stabilisation des berges ou pour limiter l'apport de contaminants.

3665

Dans le Plan d'urbanisme, aussi on parle d'un projet de parc municipal le long de la rivière, où on pourrait s'en servir comme une zone de rétention pour accueillir les apports d'eau supplémentaires.

3670

Donc, il y a toutes sortes de projets qui sont pour la plupart contenus dans le Plan d'urbanisme, mais il n'y a pas de plan, je dirais, arrêté, mais c'est des objectifs. Il y a des

3675

moyens d'y parvenir. C'est dans les documents de planification municipaux.

Je ne sais pas si les gens de la Ville veulent compléter avec une réponse?

3680 **M. MARC CÔTÉ :**

Je peux compléter aussi que, au niveau du lotissement dans les secteurs résidentiels qui sont adjacents à la rivière Quinchien, la Ville a prévu le coup en se gardant une réserve d'environ 10 mètres le long de la rivière Quinchien, qui pourra peut-être servir à certains ouvrages.

3685

Je peux parler, exemple, de digue éventuelle pour protéger éventuellement des cas comme monsieur Beauchamp a mentionnés tantôt. C'est sûr que c'est des cas qui sont aussi sujets à des changements climatiques, c'est des choses qui peuvent arriver, on n'a aucun contrôle.

3690

Donc, c'est ce que je voulais souligner, le fait que la Ville, dans ses projets de lotissement, a pris une réserve de 10 mètres qui pourra toujours servir aussi pour des aménagements.

3695 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Du côté de la MRC, la gestion de la rivière Quinchien, ça fait partie de vos dossiers?

3700 **M. RAYMOND MALO :**

C'est une responsabilité en vertu de la loi.

LE PRÉSIDENT :

3705

Vous en avez une responsabilité en vertu de la loi.

M. RAYMOND MALO :

3710

Oui. Et on a un règlement qui s'applique pour tout projet qui toucherait la rivière. Dans le cas de la rivière Quinchien, comme il a été dit précédemment, on est en étude pour le dossier dont monsieur Beauchamp parlait tantôt, c'est-à-dire la problématique de certaines pluies. C'est-à-dire des changements climatiques nous ont amenés à analyser la rivière pour solutionner les problèmes en cas de coup d'eau important. L'étude est actuellement en cours.

3715

LE PRÉSIDENT :

3720 D'accord. Et je comprends donc que le projet sous étude actuellement, il y aurait une contribution très faible sur les modifications du débit de la rivière Quinchien, de l'ordre de 5 %. C'est ça que j'ai compris de votre présentation tout à l'heure?

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3725 Dans une combinaison extrême. Là, on parle où est-ce qu'on aurait...

3730 Parce qu'il faut comprendre que le niveau du lac des Deux-Montagnes a une très grande importance, parce qu'on a des niveaux qui sont très près du niveau du sol quand le niveau de 100 ans est atteint dans le lac des Deux-Montagnes. Quand on a une combinaison de ça avec une combinaison de la pluie de 100 ans, on se retrouve dans une situation où est-ce qu'on a des risques d'inondation.

L'impact du développement domiciliaire, quand on parle de la Cité des Jeunes, des deux côtés, dans ces deux situations extrêmes là, pourrait être de l'ordre maximum de 5 %.

3735 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Pilon, allez-y.

M. GUY PILON :

3740 Bon, pour ce qui est de la rivière Quinchien, ce qui est certain, c'est que la Ville n'a aucune intention d'aménager quoi que ce soit qui va, bien sûr, la briser. La réserve que Marc parlait tantôt de 10 à 15 mètres, c'est justement pour pas que personne s'établisse là-dedans, coupe d'arbres ou peu importe quoi.

3745 Est-ce qu'éventuellement, il pourrait y avoir un petit sentier piétonnier? J'en doute même. C'est une réserve qu'on fait. Et présentement, on est aussi en projet de l'assainir.

3750 Le problème avec la rivière Quinchien présentement, c'est qu'il y a des gens qui rejettent encore à certains endroits leur champ d'épuration dedans. Et ça, c'est un problème majeur. Il y a des gens qui parlent beaucoup d'environnement, mais quand il vient le temps de mettre le doigt sur le bobo, ils ne sont pas prêts à faire les *moves+ là. Mais on est là-dedans, on va l'assainir, parce qu'il n'y en a pas non plus des milliers, il y en a quelques-uns. Ça, on va le faire, on va l'assainir.

3755 Et ce que je peux vous dire, parce que j'ai quand même 54 ans, j'ai vécu toute ma vie le long de la rivière Quinchien, quand tu es à eau basse, peu importe ce qu'on dit, on aime mieux

3760 avoir deux pieds d'eau dans cette rivière-là que ça soit à sec, parce que ce n'est pas une belle rivière. C'est un ancien cours d'eau qui a peut-être grossi avec le temps et il y a du sédiment, il y a des branches, il y a des choses comme ça.

3765 Tout ce qu'on vous assure ici, c'est que la rivière Quinchien ne sera jamais touchée. Dans le sens même la vision de la Ville, je le répète, ça a été de... avant même que les projets avancent, il y a une partie qu'on ne pouvait pas toucher parce que la ville a quand même 3-400 ans, ce qui était déjà bâti. Mais tout ce qui est après ça, qui est passé l'église, ensuite la polyvalente, la Cité des Jeunes et les projets, à partir de ce moment-là, on a réservé la bande de terre sur le côté qu'on pouvait toujours le faire. Et je me répète, on va aussi l'assainir, les gens qui rejettent illégalement dedans vont devoir se conformer.

3770 C'est le mieux que je peux vous dire présentement, mais il n'y a aucun plan de quoi que ce soit. C'est comme plus... avec les études, je suis allé à deux rencontres, puis avec ce qui s'en vient en changements climatiques, je pense que tout le monde est au courant, il faut que les villes prévoient se garder des bassins de rétention, des choses comme ça, le moins d'aménagement. Et c'est ce qu'on fait avec la rivière Quinchien, on n'y touchera pas. On verra ce qui va se passer avec le temps.

3775 Oui, on a un projet de retenue d'eau en aval, c'est-à-dire vers Saint-Lazare, qui fait en sorte que... parce que le problème avec la rivière Quinchien n'est pas encore là. C'est un petit peu comme la 540 qu'on parlait, ce n'est pas nécessairement Vaudreuil-Dorion là.

3780 **Mme DIANE LAFONTAINE :**

C'est en amont.

3785 **M. GUY PILON :**

En amont. C'est plus au nord. Plus à l'est, excusez... plus à l'ouest.

3790 **LE PRÉSIDENT :**

En tout cas, en amont.

3795 **Mme DIANE LAFONTAINE :**

Oui.

3800 **M. GUY PILON :**

Ce qui arrive, c'est que les autres villes, il y a des terres bassins versants et Les Cèdres et Saint-Lazare, c'est un de leur endroits que l'eau... leur eau.

3805 Donc, on est en processus présentement d'une entente, comme disait monsieur Malo, qui fait en sorte qu'on va avoir des bassins de rétention éventuellement, on l'espère, qui fait que quand il y a une crue d'eau comme on parle, le temps que notre eau à nous s'évacue, bien, l'autre eau va rentrer, je ne sais pas, moi, 24 heures ou 36 après. C'est déjà prévu pour éviter aussi l'érosion, des choses comme ça.

LE PRÉSIDENT :

3810 Parfait. Le Centre d'expertise hydrique peut-être, madame Lamontagne ou monsieur Cyr?

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

3815 Oui, peut-être un petit complément, un petit commentaire par rapport à ce que monsieur Beauchamp disait à l'effet qu'il n'y a pas une grosse augmentation des débits dans les conditions de pluie qui amènent des problématiques d'inondation sur la rivière Quinchien.

3820 C'est-à-dire qu'effectivement, ce que l'étude hydraulique a montré, ce que j=en comprends du moins, c'est que pour avoir vraiment des problématiques d'inondation, donc de débordement du cours d'eau, il faut se situer dans des conditions de pluie très importantes. Donc, on va parler de pluie de récurrence 100 ans ou 50 ans.

3825 Puis le fait que pour ce genre de pluie là, l'augmentation de l'urbanisation dans Vaudreuil-Dorion n'ait pas un gros impact, ce n'est pas tellement surprenant quand on regarde la configuration du bassin versant. C'est-à-dire que toute la partie urbaine est concentrée à l'aval du bassin versant. Vaudreuil-Dorion représente, je pense, 25 à 30 % du bassin versant total. La partie urbaine en présente encore moins que ça.

3830 Donc, quand on a des très fortes pluies comme ça, c'est en général le genre de situation pluviométrique qui vient solliciter la totalité du bassin versant. Donc, à ce moment-là, ce qui est apporté en supplément par la partie urbaine n'est pas si important que ça, d'autant plus que c'est une contribution qui arrive plus rapidement au début de la pluie et, après ça, il y a toute la partie amont du bassin versant qui, elle, apporte le gros du débit.

3835 Par contre, quand on est dans des pluies... je regardais l'annexe B de l'annexe 6 qui traite de l'étude hydraulique, on voit différents hydrogrammes – donc, un hydrogramme c'est la variation du débit dans le temps – pour différents types de pluie. Et là, quand on regarde les pluies de récurrence plus faible, donc des pluies plus fréquentes, disons dix ans ou cinq ans, là
3840 on voit l'influence du développement urbain.

 Je dirais, il y a deux pics de débit. Il y a le pic de débit qui arrive plus tôt, qui est le pic

urbain, suivi du pic du bassin amont.

3845 Donc, quand on est dans des pluies 100 ans, c'est le pic du bassin amont qui contrôle. Et puis l'urbain a beau se développer, a beau augmenter le débit, il reste que l'hydrogramme global est à peu près échangé.

3850 Quand on regarde des pluies de dix ans ou cinq ans, puis c'est ce que je vois sur les graphiques qui sont présentés – puis ce n'est pas surprenant, c'est tout à fait typique là – là, c'est les apports urbains qui prennent le dessus.

3855 Donc, la partie amont, elle, est moins sollicitée parce que c'est des pluies qui ne sont pas assez abondantes pour saturer le bassin versant amont. Et par contre, l'urbain, lui, ça répond très très rapidement. Donc, on voit que pour ces pluies plus fréquentes là, l'impact du ruissellement urbain apparaît.

3860 Par contre, ce que j'en comprends, c'est que cet ordre de grandeur de pluie là n'est pas l'ordre de grandeur qui amène des problématiques d'inondation sur la rivière. Donc, le débit a beau augmenter, ça n'atteint pas les débits qui sont requis pour faire déborder la rivière. C'est ce que j'en comprends.

3865 L'autre aspect qu'on peut dire, c'est qu'il reste tout de même qu'il y a une augmentation de la fréquence du débit de pointe apportée par le ruissellement urbain. Ça, c'est à surveiller au niveau des problématiques d'érosion, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

3870 Parfait. Donc, je comprends des présentations de l'expert, c'est qu'il n'y a pas d'augmentation d'inondation qui sera occasionnée par le projet, d'après les études qui sont là, et qu'il faudrait surveiller les risques d'érosion.

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

3875 Oui, c'est ce que j'en comprends aussi. Peut-être monsieur Beauchamp peut apporter une petite précision.

3880 Par exemple, j'ai cru comprendre qu'il y avait peut-être des secteurs où il est possible qu'une combinaison qui implique une pluie 10 ans cause localement des inondations. Si c'est le cas, peut-être que là il faudrait regarder peut-être plus attentivement cet aspect-là. Mais sinon, de façon générale, ce que j'en ai compris, c'est que ça prend des grosses pluies pour créer des problèmes d'inondation, combinées avec des niveaux élevés du lac. Donc, c'est quand même des situations plus exceptionnelles.

3885 Mais la problématique d'érosion, elle, elle est vraiment liée au fait qu'il y a une

fréquence plus élevée de pics de pluie. Quand on a du ruissellement urbain, chaque petite pluie crée un pic, alors que quand on est dans du naturel d'une petite pluie, il n'y a presque pas d'effet sur le débit.

3890 Donc, cette fréquence de pic de débit là peut être à l'origine de foyer d'érosion, parce que ça vient faire une fatigue des berges à force d'avoir une fluctuation de niveau rapide et fréquente. C'est typique de l'évolution d'un bassin versant qui est en urbanisation. C'est tout à fait classique.

LE PRÉSIDENT :

3895 Et j'imagine que ça aurait un effet sur la structure des méandres? Est-ce que ça changerait un peu la sinuosité? Cette sinuosité va bouger avec le temps et l'érosion?

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

3900 Les méandres, c'est dû au fait qu'on est dans un territoire très plat. Donc, une rivière qui coule dans un territoire très plat est en méandres. C'est sûr que l'érosion, ça se situe toujours dans les tournants externes des méandres. Donc, oui, quand il y a méandres, les tournants externes sont plus susceptibles à l'érosion parce qu'il y a une augmentation de vitesse dans ces secteurs-là et il y a une augmentation de la sédimentation dans les tournants internes des méandres.

3905 Donc, oui, c'est quelque chose qui est à surveiller au niveau de l'évolution potentielle de l'érosion des berges.

3910 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci. Vous avez, madame Lamontagne, quelque chose à ajouter?

3915 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

 Oui. J'aimerais préciser que la rivière Quinchien, c'est une rivière privée. C'est une rivière qui est gérée par la MRC, si on peut dire, gérée si on peut s'exprimer ainsi. Il y a obligation de tenir compte de la *Politique de protection des rives et du littoral* qui exige des bandes riveraines de protection et des mesures d'immunisation des bâtiments lorsqu'on se retrouve dans une plaine susceptible d'être inondée. Maintenant, c'est sûr que les limites qui sont dans la politique, ce sont des limites minimales.

3920 Alors, 10 mètres, ça se trouve à être un minimum à préserver pour assurer... ce 10 mètres-là, il faut bien le dire, il est calculé à partir de la limite des hautes eaux printanières. Donc, ce n'est pas la rivière telle qu'on la voit durant l'été, plus 10 mètres sur la rive, mais c'est

la rivière qui est en hautes eaux printanières.

3930 Puis c'est une rivière qui est cartographiée officiellement en vertu de la cartographie Canada-Québec, une partie de la rivière, mais c'est le débordement du lac des Deux-Montagnes. On sait qu'il y a des secteurs déjà qui sont susceptibles à certains débordements et qui peut-être vont se rajouter. On aura peut-être besoin d'un éclaircissement pour le secteur avec des crues de dix ans.

3935 Maintenant, c'est vraiment un minimum le 10 mètres. Donc, comme on considère... comme environnementaliste que je suis, je me dis: *J'ai une rivière dans une municipalité, c'est mon seul point d'eau. Il y a de l'urbanisation qui est requise, qui est nécessaire, mais il serait peut-être bon de chercher à faire une protection un peu plus importante de la rive de la rivière Quinchien versus le développement domiciliaire qui tend toujours à se développer.+ Maintenant, 3940 ça devrait s'inscrire dans un plan d'ensemble de conservation de cette rivière-là.

Là, je déborde un peu du projet, les impacts. Mais si par contre il se rajoute du fait du projet des zones plus à risque d'inondation, bien, là, on peut quand même toucher ces zones-là. Mais en termes de politique environnementale, bien, ça serait bien vu qu'on accorde à la rivière 3945 une protection plus importante que le minimum que l'exige la politique.

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3950 Si je peux compléter, on a établi un seuil, on a établi un niveau du sous-sol de toutes les maisons qui vont être développées dans le secteur. On a donné une cote à la Ville et la Ville a établi comme politique qu'il n'y a pas de maison dans ce secteur-là qui va pouvoir installer un sous-sol qui est en bas de la cote qu'on a donnée. Et ça, c'est une cote de sécurité qui va éviter justement qu'il puisse avoir une inondation des sous-sols, qu'il pourrait avoir des problèmes d'inondation dans les maisons.

3955

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

3960

M. PIERRE BEAUCHAMP :

3965 Pour ce qui est de l'aménagement de la rivière, depuis quelque temps, on a quand même fait certains ouvrages. On a fait le pont qui traverse Henry-Ford et le ministère nous a fait faire des aménagements d'enrochement près de ce pont-là. On a fait deux émissaires à date pour les deux stations de pompage qui ont été bâties. On a fait aussi des ouvrages en enrochement à ces endroits-là. Et là, il reste une station de pompage à faire. Il y a aussi de prévu que les émissaires vont être faits avec de l'enrochement.

3970 Et le fait qu'on ait plus que trois émissaires dans la rivière au niveau de tout ce secteur de développement là fait en sorte qu'il n'y a plus aucun fossé, qu'il n'y a plus aucun apport d'eau qui va se faire ailleurs dans la rivière. Et à ce moment-là, bien, les risques d'érosion sont moins grands à ces niveaux-là. Ça fait que les endroits où est-ce qu'on a installé des enrochements, bien, c'est justement dans certains méandres et ça stabilise aussi la rivière à ce niveau-là.

3975 Pour ce qui est des pics tantôt que vous parliez, je veux juste préciser qu'il y a onze heures de délai entre la partie amont et la partie aval. Ça fait que quand la partie urbaine se vide, on a onze heures pour le faire. Ça fait qu'on a avantage à le faire dans cette période-là et d'éliminer le premier pic.

3980 Ce qui nous désarçonne, en fait, les concepteurs de réseaux pluviaux, depuis quelques années, c'est le fait qu'il y ait des pluies qui peuvent tomber pendant une semaine, deux semaines, trois semaines et elles saturent totalement les sols. Dans ce temps-là, il n'y a plus de taux de pénétration de l'eau dans le sol, qui se fait comme si tout était pavé. Ça fait que ça accélère la vitesse de l'eau et l'eau peut s'en venir plus vite vers les cours d'eau à ce moment-là.

3985 Puis on a été chanceux, en tout cas pour un ingénieur à Vaudreuil, on a été très chanceux il y a deux ans parce qu'on a vécu ça. Ça signifie que ça nous a permis de reproduire exactement la situation qui va se passer quand ça va être développé. Comme il avait plu deux, trois semaines et on s'est retrouvés avec une pluie de 50 ans, on s'est empressés cette journée-là, on a tout mobilisé le bureau et on est allés prendre les mesures, et on a réussi à mettre notre modèle à jour avec ce phénomène-là ces journées-là quand c'est arrivé.

3990

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Lafontaine, vous avez une deuxième question à poser?

3995

Mme DIANE LAFONTAINE :

Oui. Je peux poser la question à monsieur, parce que...

4000

LE PRÉSIDENT :

Vous la posez à moi.

4005

Mme DIANE LAFONTAINE :

À vous, oui. Tantôt, monsieur a mentionné que, présentement, ils focussaient sur le contrôle des eaux au niveau de la 540. Est-ce qu'il pourrait m'en expliquer un petit peu plus qu'est-ce qu'ils sont en train de faire, la Ville, qu'est-ce qu'ils sont en train de... qu'est-ce que monsieur de la MRC...

4010

M. PIERRE BEAUCHAMP :

C'est la rivière Quinchien. C'est qu'on a identifié certains endroits où est-ce qu'on pourrait peut-être faire un ouvrage de contrôle en amont.

4015

J'ai parlé de la 540, mais c'est pour le chemin Harwood. C'est au croisement de la voie ferrée et du chemin Harwood. La rivière, ça se trouve à traverser en diagonale à cet endroit-là et on se retrouve dans une espèce de petite vallée naturelle, et on s'est aperçu que possiblement à cet endroit-là on pourrait faire un ouvrage de contrôle. Comme ça, on pourrait s'assurer de la gestion du bassin amont complètement, ce qui pourrait éviter qu'il y ait justement des désagréments, en fait, dans la partie aval.

4020

LE PRÉSIDENT :

Donc, qu'est-ce que vous faites actuellement comme intervention?

4025

M. PIERRE BEAUCHAMP :

Ça, c'est la MRC.

4030

LE PRÉSIDENT :

C'est la MRC.

4035

M. PIERRE BEAUCHAMP :

Ça, c'est une suggestion qu'il y a dans notre rapport. La Ville, ce qu'elle a fait, elle a saisi la MRC de la problématique, et puis la MRC s'est penchée sur la question et actuellement la MRC est en train d'étudier ces recommandations-là.

4040

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Ce que je comprends pour la rivière Quinchien, la grande préoccupation, c'est la gestion des eaux pluviales qui est votre grande préoccupation. Monsieur Malo.

4045

M. RAYMOND MALO :

C'est pour tous les cours d'eau mais, évidemment, la rivière Quinchien a des particularités et, sur cette rivière-là, il y a une étude en cours pour trouver une solution. Notamment, ça va être probablement... en tout cas, la tendance, c'est un bassin de rétention. Mais aussi, il y a d'autres projets en amont de la même rivière où on va demander au promoteur de retenir leurs eaux.

4050

4055 Mais c'est un principe qui est dans notre réglementation depuis plusieurs années, que tout apport d'eau dans un cours d'eau est analysé et on peut, par exemple, demander des bassins de rétention ou autres techniques pour assurer que la rivière ne déborde pas.

LE PRÉSIDENT :

4060 Parfait. Madame Lafontaine.

Mme DIANE LAFONTAINE :

4065 Oui. Ma deuxième question, en fait, moi, s'adresse à la Ville.

4070 Suite à toute l'amélioration du projet routier, si la Ville est prête, moi, je trouve que ce serait intéressant qu'il y ait un comité de citoyens qui soit formé, qui travaille de concert avec la Ville de Vaudreuil pour voir l'ensemble du développement de projet et pour qu'on puisse travailler au niveau de la gestion locale de tout l'ensemble du projet. Au lieu que nous, une fois par mois, on va voir la Ville et qu'on pose des questions, bien, je trouve que ce serait intéressant.

Tantôt, on parlait de plan d'environnement, bien, ce serait intéressant qu'on... je pense qu'il y a des citoyens ici qui sont prêts à travailler avec la Ville au niveau de...

4075 Est-ce qu'il y a quelque chose? Parce que j'entendais une voix et je me demandais s'il y avait quelque chose.

LE PRÉSIDENT :

4080 Non. Mais je prends votre question dans le sens un comité de citoyens...

Mme DIANE LAFONTAINE :

4085 Oui, de citoyens.

LE PRÉSIDENT :

... pour suivre le développement du projet routier.

4090 **Mme DIANE LAFONTAINE :**

Exact. Est-ce que la Ville serait prête à...

LE PRÉSIDENT :

4095

Monsieur Fournier.

M. BERNARD FOURNIER :

4100

Oui, je vais laisser la réponse à monsieur Pilon.

LE PRÉSIDENT :

4105

Monsieur Pilon.

M. GUY PILON :

Oui. La réponse, c'est non.

4110

LE PRÉSIDENT :

On peut savoir pourquoi, monsieur Pilon?

M. GUY PILON :

4115

Bien, parce que, écoutez, premièrement ce n'est pas une fois par mois qu'on peut venir nous voir, c'est deux fois. On est la seule ville qui siège deux fois par mois. Et là, à chaque fois qu'il y a des requêtes, on les prend en considération, on réunit les gens.

4120

Mais vous savez très bien comme moi que les dossiers doivent s'avancer. On est obligés... en tout cas, on n'est pas obligés, mais on pense que l'étude d'impact est une bonne chose dans l'ensemble pour la Ville, parce qu'on a montré la ville ce qu'elle serait dans plusieurs années. Les gens peuvent venir voir les papiers, les documents autant qu'ils peuvent le faire; s'ils ont des questions, ils les posent, on y répond. Ce soir, on se retrouve ici aussi là-dedans.

4125

Mais il y a un comité d'environnement; ça, oui. Mais de là aller à chaque fois demander aux gens : *Bon, écoutez, on veut faire – je ne sais pas quoi – un parc. Est-ce que vous voulez qu'on aménage le parc avec une balançoire, quatre balançoires+, des choses comme ça, au point de vue...

4130

Oui, allez-y.

LE PRÉSIDENT :

4135

Oui, pour l'instant, de la façon dont j'ai retourné la question de madame, c'était un comité qui suivrait la mise en place et le développement du projet à l'étude de l'amélioration du

réseau artériel de votre municipalité.

Mme DIANE LAFONTAINE :

4140

On travaille avec vous là.

LE PRÉSIDENT :

4145

Donc, c'est un comité qui est au courant presque en priorité où est-ce que vous allez intervenir, qu'est-ce que vous allez faire pour améliorer la qualité des résidents en période de construction ou autres. C'est ça que j'ai compris. Ce n'est pas un comité de citoyens général.

Mme DIANE LAFONTAINE :

4150

Non, non.

M. GUY PILON :

4155

C'est pour ça qu'on est ici ce soir, c'est pour répondre à leurs questions. Et je me répète, non, on n'a pas l'intention parce que, écoutez, ça nous arrive comme ça, mais non. Si vous demandez si on a l'intention, c'est non.

4160

Par contre, on fait comme on fait toujours, si madame ou d'autres veulent venir poser des questions, nos numéros de téléphone sont dans l'annuaire, les conseillers municipaux sont disponibles, le maire est disponible, les documents sont disponibles et on va répondre à toutes les questions. Mais tout va être fait selon les règles de l'art et selon la façon normale de le faire en accordance avec toutes les lois. C'est ma réponse.

4165

LE PRÉSIDENT :

Madame Lamontagne, dans les projets routiers, est-ce qu'il est fréquent de demander des comités de suivi lors d'autorisation de projets routiers?

4170

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4175

Je ne peux pas vous répondre avec précision à cette question-là. Mais les comités de vigilance, il y a certains projets pour lesquels des conditions du décret d'autorisation ont porté sur la formation de comités de vigilance. Mais dans ces cas-là, c'était beaucoup plus pour un suivi d'une problématique qui n'avait pas... où il restait des incertitudes suite à l'étude d'impact.

J'ai à l'esprit un comité qui avait été formé dans le cadre d'un projet de dragage à Bécancour, écoutez, ça remonte loin dans ma mémoire, mais où est-ce que les gens

4180 s'inquiétaient des résultats du suivi qu'on avait exigé pour le rejet d'un effluent, et puis ce comité de vigilance là devait recevoir les résultats en même temps que le ministère de l'Environnement les recevait.

4185 Donc, à certains moments, il y a des comités de vigilance, mais c'est beaucoup plus... ce n'est pas lors de la construction des projets.

4190 Ce que le ministère demande au promoteur, par exemple je pense à la problématique particulière du bruit en période de construction, on demande que le promoteur mette à la disposition des citoyens des numéros de téléphone où est-ce que ces gens-là peuvent s'adresser s'ils veulent faire des plaintes au niveau du bruit, des poussières, des dérangements. Que tout ce qui se passe au niveau de la construction, il y ait un lien, un téléphone rouge, si on peut dire, à la municipalité où tout citoyen pourra appeler pour dire: *Bon, bien, regarde, hier soir, j'ai un bull qui a travaillé à côté il était rendu 10 h le soir, ça m'a dérangé. Je veux vraiment avoir une idée là-dessus.+

4195 Donc, pendant la construction des travaux, c'est plus cette exigence-là à laquelle on tient pour s'assurer que les citoyens puissent faire part de leurs plaintes, le cas échéant.

LE PRÉSIDENT :

4200 J'imagine, dans votre mémoire, vous allez nous parler d'un comité de vigilance?

Mme DIANE LAFONTAINE :

4205 Oui, pour avoir travaillé dix-huit ans avec les Inuits et les Cris, oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

4210 Je sais qu'il se fait tard, il est 10 h 50. J'ai sur la liste actuellement deux autres personnes, qui est John Burcombe et madame Maureen Burcombe. Je vais devoir arrêter trois ou quatre minutes pour consulter la commission, vous pouvez rester à vos places. On va juste se retirer deux, trois minutes pour savoir si nous siégerons demain, confirmer si nous siégerons demain ou si nous allons compléter ce soir.

4215 Je voudrais savoir s'il y a d'autres personnes qui se sont inscrites au registre. Personne d'autres s'est inscrit au registre. Monsieur Burcombe, vous voulez me donner un éclaircissement?

M. JOHN BURCOMBE :

4220

Monsieur le président, je crois que, personnellement, j'ai des questions spécifiquement sur la modélisation, les émissions de Flying J en particulier, et j'ai d'autres questions dans ma demande à couvrir. Alors, je crois que ce sera nécessaire de siéger demain.

4225

LE PRÉSIDENT :

Nous allons délibérer deux ou trois minutes plutôt que je prenne une décision seul et ensuite je vais revenir pour entendre au moins les deux personnes qui sont là. Il y a monsieur Burcombe et madame Maureen Burcombe. On vous entendra avant d'ajourner, à moins que...

4230

Est-ce que, madame Burcombe, vous êtes ici demain?

Mme MAUREEN BURCOMBE :

4235

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes ici également demain?

4240

Mme MAUREEN BURCOMBE :

Oui.

4245

LE PRÉSIDENT :

D'accord, parfait. Donc, je fais une petite consultation rapide et on vous revient.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

4250

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

4255

Je sais qu'il se fait tard, mais nous allons poursuivre avec les questions de monsieur Burcombe qui est actuellement le prochain sur la liste, et celles de madame Maureen Burcombe.

La commission a réfléchi, et j'avoue que la décision est difficile à prendre, mais nous avons convenu que nous essaierions de finaliser les questions ce soir plutôt que de rassembler

4260 l'ensemble des intervenants demain. Ça va peut-être nous mener à minuit, mais je pense que nous serons en mesure de terminer.

Si jamais il y avait des questions qui ne peuvent être traitées ou abordées, vous êtes toujours invités à acheminer des questions écrites à la commission et nous chercherons à avoir les
4265 réponses à vos questions écrites.

Donc, je vais appeler John Burcombe pour ses questions. Madame Burcombe, vous avez plusieurs questions? Monsieur Burcombe, est-ce que vous accepteriez que madame passe en premier; après ça, on finirait vos questions? Merci.

4270 Madame Burcombe. Alors, madame Burcombe va adresser sa question en anglais, nous allons lui répondre en français. Nous avons convenu de cela avant le début de la séance. Madame Burcombe, je vous en prie.

4275 **Mrs. MAUREEN BURCOMBE :**

So, my name is Maureen Burcombe. I live at 101 White, lived there since 1972. I hope you will allow me a little preamble.

4280 The front of the property borders rivière Quinchien. The back of the property, since a few years, is on Henry-Ford. So, I am concerned both with the rivière Quinchien and Henry-Ford.

Since 2002, I have attended most of the council meetings, perhaps 98 % of the council meetings. So, I know how the things are done in Vaudreuil-Dorion. And I witnessed how the
4285 citizens have been treated both by the former mayor Réjean Boyer and by the current mayor, Guy Pilon.

LE PRÉSIDENT :

4290 J'imagine que vous venez à une question?

Mrs. MAUREEN BURCOMBE :

Yes, but as I said, I hoped you would allow me a preamble.

4295 One of my questions concerns the Félix-Leclerc. In the report, there are thirteen traffic lights located along Félix-Leclerc in order to control the traffic flow. Even though the Flying J has been there for a number of years, the first traffic light that appeared was at the Wal-Mart.

4300 The problem really is with Cité des Jeunes and the Félix-Leclerc intersection where the Town is only now requesting a traffic light from the Ministry of Transport.

Why was it not the vision and the priority for a traffic light on City des Jeunes and Félix-Leclerc when that is where citizens and trucks are using the roads the most?

4305

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier?

4310

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, on a bien compris la question. Je vais transférer la réponse à monsieur Guy Pilon.

LE PRÉSIDENT :

4315

Monsieur Pilon?

M. GUY PILON :

4320

Oui. Guy Pilon. La réponse est assez simple, c'est qu'étant donné que c'est un chemin qui est régi par le ministère des Transports, on ne pensait pas qu'on devait... ils ont un poste juste en haut, un peu à l'ouest, qui est le ministère des Transports. Donc, c'est le poste où ils ont les camions pour toute la région.

4325

Donc, on se disait que, étant donné que c'est eux autres qui l'ont régi, c'est eux autres qui le voient, ils passent là à tous les jours, il nous semblait à nous qu'ils voyaient l'accroissement du nombre de véhicules.

4330

Et de toute façon, il y a déjà plusieurs années lorsqu'on a commencé l'étude d'impact, on leur a montré aussi une vision, c'est-à-dire l'élargissement du viaduc et sur Saint-Charles présentement à quatre voies, une sortie complète sur Montée Cadieux. Ça, ils sont au courant de ça.

4335

Donc, de là à dire que la Ville, oui, la demande a été faite officiellement, mais étant donné qu'ils se butent le nez là-dedans pratiquement à tous les jours depuis plusieurs années, on se disait qu'avec les experts qu'il y a là, bien, ils l'ont sûrement vu le problème.

4340

Et je me répète, mais étant donné que c'est eux autres qui le gèrent, c'est eux autres qui ont installé la lumière qui est un peu plus à l'ouest de l'autre côté de la 540, bien, on s'est dit: *Ils voient venir le problème. Ils vont sûrement nous arriver avec quelque chose+, parce que c'est à eux autres, ça. Ce n'est pas à nous, c'est à eux autres.

C'est une réponse bien simple, mais c'est strictement la vérité. C'est quand on a vu que

ça ne bougeait pas que, là, on a dit: *Bien, écoutez. Vous le voyez comme nous autres que ça
4345 commence à créer des problèmes avec tout ce qui descend de Saint-Lazare.+ J'ai des lettres. De
toute façon, j'ai une lettre qui dit: *On va prendre en considération+, des choses comme ça.

Mme MAUREEN BURCOMBE :

4350 Lentement.

M. GUY PILON :

Bien, pour activer officiellement, on a simplement dit: *Bien, on envoie une résolution
4355 officielle. Ils vont accuser de réception.+ Mais on pensait simplement que c'était extrêmement
visible le problème qu'il était pour y avoir. Le problème ne date pas d'une semaine. Le problème
date d'il y a deux, trois ans. Même avant qu'il y ait Félix-Leclerc, il y avait du trafic là aussi quand
même en bas. C'est juste pour ça.

4360 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez une sous-question ou une autre question, madame?

Mme MAUREEN BURCOMBE :

4365 Oui. Les citoyens sont les experts dans les problèmes de trafic dans Vaudreuil-Dorion.

My second question concerns rivière Quinchien flood levels. For the new houses near the
4370 Quinchien, they are being built with that in mind, the potential flood level of the Quinchien.

What about the existing houses? How are they suppose to cope with the possible higher
flood levels?

LE PRÉSIDENT :

4375 Monsieur Fournier?

M. BERNARD FOURNIER :

4380 Si j'ai bien compris, c'est les mesures face au risque d'inondation pour les résidences
existantes? Est-ce que c'est bien ça?

Mme MAUREEN BURCOMBE :

4385 Oui.

M. BERNARD FOURNIER :

C'est bien ça?

4390

Mme MAUREEN BURCOMBE :

Oui.

4395

M. BERNARD FOURNIER :

Je peux peut-être laisser la réponse à monsieur... Dans le fond, ce qui était prévu, c'est d'empêcher qu'il y ait de nouvelles constructions qui prennent place le long de la rivière ou que, si elle prennent place, bien, qu'elles soient adéquatement immunisées contre les inondations.

4400

Mais pour les résidences existantes, il n'y a pas rien de prévu à ma connaissance, à moins que je me trompe.

LE PRÉSIDENT :

4405

Monsieur Pilon, allez-y.

M. GUY PILON :

4410

Oui, Guy Pilon. Écoutez, je me répète, mais j'ai 54 ans et la maison où on est... je ne veux pas relancer madame Lafontaine, mais la maison familiale est là et elle date de pratiquement 275 ans. Et je ne me souviens pas qu'il y ait eu des inondations majeures.

4415

Je me rappelle quand j'étais jeune, même avant ça, qu'il y avait un petit peu d'eau qui venait sur le boulevard Cité des Jeunes. Dans le temps, ça s'appelait chemin Petite-Rivière.

4420

Mais je regarde les maisons de mémoire, comme je vous dis, je connais bien le secteur, et présentement, je ne pense pas que les maisons actuellement là soient plus basses que les maisons qui viennent d'être bâties.

4425

Et certaines maisons, et c'est la nôtre, n'ont pas de sous-sol. Donc, les maisons qui ont un certain âge, je ne vous dis pas qu'elles ont un vide sanitaire. Donc, moi, je vous dis qu'il n'y a pas de maisons bâties dans les méandres creux ou quoi que ce soit, elles sont toutes à la hauteur du niveau actuel de rue.

Donc, l'eau pourrait peut-être entrer par les fenêtres, vous me direz, mais moi, je n'en ai pas vu. Et ce que monsieur Beauchamp vous a dit tantôt, je pense, c'est que quand il y a eu la grosse pluie pendant deux, trois semaines, puis une pluie de 50 ans, bien, je ne me souviens pas qu'il y ait eu d'inondation dans les anciennes maisons.

4430

Je vais peut-être être... pas méchant, mais les inondations ont eu lieu là où les maisons avaient des systèmes pluviaux. Dans ces maisons-là, on n'a pas de système pluvial. Ce sont des maisons qui datent de plus longtemps. Donc, il n'y a pas de tuyau de branché par la ville qui fait que votre eau pluviale va dans les tuyaux de la ville.

4435

Et c'est peut-être bête à dire mais, depuis qu'on a ces systèmes-là, c'est là qu'il y a des refoulements. C'est-à-dire que c'est plutôt les projets domiciliaires qui sont relativement récents ou qui datent de vingt ans, depuis qu'on a des systèmes pluviaux que, eux autres, ils en ont, parce que, bon, je pense qu'on comprend le problème des vases communicants.

4440

Mais dans ces vieilles maisons-là, étant donné qu'on n'est même pas branché... ce qu'il faut remarquer, c'est que sur Cité des Jeunes présentement, il n'y a pas d'égout et il n'y a pas de pluvial. Les gens fonctionnent sur des champs d'épuration entre le chemin de fer à aller jusqu'à Félix-Leclerc. Et il y a eu des demandes, peu importe, il y a un réseau d'eau qui est là. Donc, ils ont l'eau potable.

4445

Mais comme j'ai dit tantôt, c'est qu'il y a des gens qui rejettent leurs égouts dans la rivière, mais il ne peut pas avoir de refoulement pluvial ou sanitaire, il n'y en a pas.

4450

Donc, je comprends très bien pourquoi on n'en a pas tenu compte, c'est parce qu'il n'y en a pas eu. Moi, je n'en connais pas puis, techniquement, il ne peut pas y en avoir quant à moi, à moins que l'eau monte vraiment. Il faudrait que ça soit, je ne sais pas, même pas une 100 ans; peut-être que ça serait une 1 000 ans, je ne sais pas. Mais c'est pour ça que, quant à moi, il n'y a pas de problème là.

4455

Mrs. MAUREEN BURCOMBE :

4460

There is the house of my neighbor, Mrs. Ouellette. Her basement would be flooded even though she is not on a system of sewers, that basement is so close to the river that it will be flooded when the flood level is higher.

4465

In the housing development that has been under construction for the last year, they bring in truck after truck after truck of soil in order to raise land, so that it won't be low lying and flooded. They have also created a ditch in the area of this park that is supposed to be alongside the rivière Quinchien in order to have the water that would have drained from this higher elevation in that housing development not impact on the neighbors, the Bastiens and the Lecavalier, Besner.

4470

It seems to me that these things are not seen beforehand. They always catch up. We are always trying to fix something that, unfortunately, was a mistake in the first place. So, maybe you could remember more houses that would be impacted by the flooding at the Quinchien, if you thought about it, for a while.

LE PRÉSIDENT :

4475 Oui. Madame Burcombe, j'imagine que, dans votre mémoire, vous allez nous faire état de ces préoccupations sur les inondations?

Mme MAUREEN BURCOMBE :

4480 Oui, je suis là depuis 30 ans.

LE PRÉSIDENT :

Ah oui?

4485

Mme MAUREEN BURCOMBE :

J'ai vu la rivière Quinchien...

4490 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

Mme MAUREEN BURCOMBE :

4495

... avec l'inondation beaucoup de fois.

LE PRÉSIDENT :

4500 Parfait. Est-ce que vous avez une autre question?

Mme MAUREEN BURCOMBE :

Non. J'ai seulement deux parce que, ça, c'est la règle. Merci.

4505

LE PRÉSIDENT :

Je vous donne la chance d'en avoir une de plus, si vous voulez. Je vous donne l'opportunité d'en poser une de plus si vous voulez.

4510

Mme MAUREEN BURCOMBE :

Pourquoi c'est seulement now that they have a traffic impact study on the connection between Cité des Jeunes, and Henry-Ford, and 540, and Félix-Leclerc?

4515

At the time that this was proposed, the new street Henry-Ford, I asked privately and at the council meetings repeatedly of the then mayor Réjean Boyer to have a traffic impact study. There was one councillor on the team that recognized the impact of all the trucks going onto Boulevard Cité des Jeunes, and yet he refused.

4520

It is late now. It is very difficult to change things after certain things have been put in place which are permanent, they can't be changed.

4525

At the council meetings, they are always buying little pieces of land here so the trucks can have enough space to turn onto a road. They do it here, they do it there.

LE PRÉSIDENT :

Je comprends.

4530

Mrs. MAUREEN BURCOMBE :

Why now? Why not before?

4535

LE PRÉSIDENT :

Pourquoi l'étude maintenant et pas antérieurement? Monsieur Fournier, est-ce qu'il y a eu des études déjà de complétées sur les impacts du trafic avant cette étude d'impact ci?

4540

M. BERNARD FOURNIER :

Je vais laisser la Ville répondre. Je n'étais pas dans le dossier à la Ville. Donc, je vais laisser les gens de la Ville répondre à cette question.

4545

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

M. GUY PILON :

4550

Non, je ne pense pas qu'il y ait eu d'étude de faite avant. On a décidé, il y a plusieurs années, quand on a vu le développement de la ville.

4555

C'est bien sur que, avant de faire une étude comme ça, on regarde ce qui s'en vient. Et quand on s'est aperçu que ça passait à l'ouest, passé le pont l'Île aux Tourtes, et on avait des demandes qui rentraient un peu partout, je pense que c'est là qu'on a réagi. Mais ça fait quinze

ans qu'on a dit que le secteur Vaudreuil va se développer, mais c'était toujours le secteur Dorion qui se développait parce qu'il y avait la 20.

4560 Et on ne sait pas pourquoi... bien, on se doute un petit peu pourquoi, avec la 30 qui s'en vient et le fait que le West Island maintenant est plein, bien, les gens ont réalisé que, l'autre bord du pont l'Île aux Tourtes, il y avait quelque chose.

4565 Mais aussitôt qu'on a vu qu'il y avait une possibilité que la ville progresse, c'est là qu'on est allés en étude d'impact. Mais comme je vous disais, c'est qu'avoir fait une étude d'impact il y a dix ans, je ne pense pas que ça aurait changé grand-chose.

4570 Maintenant, on vit avec certaines choses. Et comme dit madame Burcombe, il y a des fois il faut rajouter des bouts de rue ou des choses comme ça, mais ce qui arrive aussi, c'est que dans une partie de ça, c'est du vieux bâti. Boulevard Cité des Jeunes, ce n'est pas jeune, ça. Le chemin avant, chemin Petite-Rivière, je me rappelle de ça, c'était en gravier, des affaires de même.

4575 Donc, peut-être qu'à certains endroits, les ouvertures de rue n'ont peut-être pas été prévues. Mais on a un autre phénomène aussi depuis quelques années, c'est les trains routiers, les camions qui ont 53 pieds. Dans notre réglementation, on est même passé de 11 mètres à 15 mètres dans les entrées charretières plutôt que d'aller en dérogation.

4580 Donc, je pense on n'est pas les seuls, mais la plupart du temps les villes partent avec un règlement de base et, après ça, bien, on s'ajuste avec le phénomène d'émergence des commerces, des choses comme ça.

LE PRÉSIDENT :

4585 Parfait. Donc, l'étude a été faite dans le cadre de l'évaluation d'impact, c'est ça.

Oui, monsieur Côté, allez-y, je vous en prie.

M. MARC CÔTÉ :

4590 Monsieur le président, je voudrais simplement préciser que l'urbanisme n'existe pas depuis si longtemps que ça.

4595 Par contre, en 1971, la firme d'urbanisme, avec le règlement numéro 93 – et l'acétate qu'on va voir va pouvoir le préciser – l'avenue Brown en 1971 était connue. Elle est même en plan. J'ai amené un plan ici, je pourrai même le déposer ici, ça s'en vient. L'avenue Brown qui est l'avenue André-Chartrand, elle était planifiée en 1971.

Donc, je n'étais pas là, mais je suppose qu'il y a eu quand même des études de

4600 circulation à cette époque-là pour, bien sûr, faire le lien entre Dorion et Vaudreuil.

C'était simplement une précision que ce n'est pas du nouveau. Sûrement que l'émergence qu'il y a eu dans la ville, comme précisait monsieur le maire, qui a commencée peut-être en 1998-1999, a fait en sorte d'accélérer le tout. Mais il y avait de la planification qui était faite

4605 au niveau de certaines artères. Merci.

Mrs. MAUREEN BURCOMBE :

My question concerned only three years ago. Had there been a traffic impact study then, is it not possible that we would have been spending \$11M on the tunnel for André-Chartrand and not for Henry-Ford.

4610

LE PRÉSIDENT :

4615 Merci.

Mrs. MAUREEN BURCOMBE :

Another question? No?

4620

LE PRÉSIDENT :

Non, ça va.

4625 **M. BERNARD FOURNIER :**

Je peux peut-être amener une précision.

LE PRÉSIDENT :

4630 Oui, allez-y donc.

M. BERNARD FOURNIER :

4635 Monsieur Éric Peissel complétera. Pour la rue Henry-Ford, il faut comprendre qu'il y a une ségrégation du trafic qui s'est faite. Henry-Ford a une vocation industrielle, alors qu'André Chartrand a vraiment une vocation de lien entre les secteurs Dorion et Vaudreuil pour les usagers conventionnels et pour desservir les nouveaux quartiers résidentiels aussi.

4640 Monsieur Peissel peut peut-être compléter à cet effet-là.

M. ÉRIC PEISSEL :

4645 Oui. En fin de compte, exactement comme monsieur Fournier a dit, l'idée un peu de Henry-Ford et André-Chartrand, c'est que Henry-Ford est directement lié aux deux échangeurs de la 540 qui permettent le camionnage et les industries de transbordement d'avoir un accès facile des autoroutes et qu'ils n'ont pas besoin de transiter des secteurs résidentiels ni des rues qui sont achalandées et fortement achalandées par les citoyens.

4650 André-Chartrand, par contre, et c'est planifié, aura une interdiction de camionnage parce que, l'idée, c'est qu'on ne veut pas les camions sur une rue qui aurait plutôt un caractère résidentiel, qui serait un lien entre les divers secteurs de la ville.

4655 En fin de compte, on arrive avec une hiérarchie routière qui est très bien ciblée, qui donne deux vocations complètement différentes aux deux axes, Henry-Ford contre André-Chartrand.

Mme MAUREEN BURCOMBE :

4660 Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Burcombe, rebonsoir.

4665 **M. JOHN BURCOMBE :**

4670 Rebonsoir. Je m'objecte à voir mes questions raccourcies de cette façon. Je ne sais pas pourquoi vous faites ainsi. Je ne comprends pas, c'était prévu que les audiences continuent jusqu'à la fin des questions.

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que nous allons faire.

4675 **M. JOHN BURCOMBE :**

Mais ça fait une pression ridicule sur tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

4680 C'est que si j'avais, la commission, lorsqu'on a discuté juste un peu avant de prendre la décision, si on avait eu au registre deux autres personnes ou trois autres personnes, on aurait

4685 probablement poursuivi demain. La préoccupation que nous avons, c'est qu'il y a une équipe importante ici pour répondre aux questions et nous craignons que, demain, nous n'ayons qu'un excellent intervenant, mais qu'un seul intervenant pour toute cette équipe.

4690 Je vous assure que toutes les questions que vous avez vont être répondues. Et je vous assure que si nous n'avons pas la réponse ce soir, nous allons déposer les réponses à vos questions en ligne et vous allez les avoir dans les meilleurs délais. Je sais que c'est une situation exceptionnelle, mais c'est celle que la commission a décidée.

4695 Je vous invite à poser vos questions. Je ne les accélérerai pas, ce n'est pas mon intention. Si une question demande du développement, elle sera développée. Vous avez la majorité des personnes-ressources à peu près ici, sauf monsieur Bilodeau qui ne s'est pas présenté, vous avez une opportunité d'adresser vos questions.

M. JOHN BURCOMBE :

4700 Je ne sais pas, mais c'est la première fois que c'est arrivé comme ça. Alors, une question pour la MRC.

4705 C'est que si je comprends bien, il y a un schéma d'aménagement révisé qui a été... je crois que ça a été finalement approuvé en 2004. Je crois que le Plan d'urbanisme de chaque ville de la MRC doit être rendu conforme au nouveau schéma d'aménagement révisé. Alors, c'est quoi la situation pour Vaudreuil-Dorion?

LE PRÉSIDENT :

4710 Monsieur Malo.

M. RAYMOND MALO :

4715 Nous n'avons pas encore reçu le projet de réglementation de concordance au schéma d'aménagement révisé de la Ville de Vaudreuil-Dorion, à ce jour.

LE PRÉSIDENT :

4720 Monsieur de la Ville, monsieur Fournier, où en êtes-vous dans la révision du Plan d'urbanisme?

M. BERNARD FOURNIER :

Oui. Je vais laisser la réponse à monsieur Pilon.

4725 **M. GUY PILON :**

Oui. On a mandaté une firme spécialisée, je ne sais pas si je peux la nommer, c'est Daniel Arbour et associés, qui est en train de finaliser le plan et qui va passer ça à la MRC bientôt. Ce n'est pas des choses qui sont simples à faire. En tout cas, il y a des mandats qui se donnent, 4730 des fois les gens sont un peu occupés, mais c'est en train... comme dirait mon d.g., c'est dans la machine à saucisse et on devrait avoir ça bientôt.

LE PRÉSIDENT :

4735 *Bientôt+, vous voulez dire c'est dans l'année, ça? C'est ça?

M. GUY PILON :

Ah! oui, oui, tout à fait.

4740

M. MARC CÔTÉ :

Monsieur le président, je pourrais peut-être ajouter et peut-être préciser avec monsieur Malo, je ne suis pas directeur adjoint de l'urbanisme au service technique, donc je m'occupe de 4745 l'ingénierie, mais je crois qu'il y a une partie de concordance qui a déjà été apportée au niveau des zones inondables en fonction des nouvelles élévations. Vaudreuil-Dorion a déposé. Est-ce que je me trompe?

LE PRÉSIDENT :

4750

Vous pouvez le confirmer, monsieur Malo?

M. RAYMOND MALO :

4755 Il faudrait que je valide. On a beaucoup de règlements de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Comme tantôt, il dit la Ville se développe, on reçoit beaucoup de réglementation. Il y a certaines municipalités qui ont déposé le règlement ponctuel pour se conformer sur certains aspects. Mais, de mémoire, je ne pourrais pas confirmer.

4760 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pourrez le confirmer, s'il vous plaît?

M. RAYMOND MALO :

4765

On peut.

LE PRÉSIDENT :

4770 Merci. Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

4775 Alors, est-ce qu'il y a une consultation qui est prévue sur cette modification au Plan d'urbanisme?

LE PRÉSIDENT :

4780 Monsieur Malo, oui, la question est posée, mais c'est une question qui est plus générale que seulement la question de Vaudreuil-Dorion, est-ce qu'il y a des consultations de prévues sur les plans d'urbanisme des municipalités?

M. RAYMOND MALO :

4785 La loi prévoit des consultations publiques lors de l'élaboration des nouveaux plans et règlements d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT :

4790 Parfait. Donc, à la Ville, est-ce qu'il y a eu déjà des consultations publiques ou c'est à venir aussi dans un avenir rapproché?

M. BERNARD FOURNIER :

4795 Je crois que c'est à venir. Mais monsieur Pilon peut confirmer à ce moment-là concernant l'évolution des modifications au Plan d'urbanisme.

M. GUY PILON :

4800 Oui. Aussitôt qu'on va le recevoir, bien sûr, on va aller en consultation.

LE PRÉSIDENT :

4805 Parfait.

M. BERNARD FOURNIER :

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme l'oblige.

4810 **M. RAYMOND MALO :**

Monsieur Burcombe.

4815 **M. JOHN BURCOMBE :**

Il y a un autre niveau de gouvernement qui est impliqué dans l'aménagement, c'est la Communauté métropolitaine de Montréal, et je me demande comment sont arrimés le schéma de la CMM et le schéma des MRC qui se trouvent dans la CMM. Je crois que le schéma d'aménagement de la CMM est toujours à l'étape de projet, mais est-ce que la CMM a déjà une influence sur les schémas des MRC ou c'est quoi le lien entre l'aménagement à l'égard de la CMM et des MRC?

4820 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bégin, vous pourriez répondre à cette question, s'il vous plaît?

4825 **M. STÉPHANE BÉGIN :**

Je ne sais pas si je peux répondre à cette question. C'est peut-être les MRC qui sont mieux placées pour répondre à savoir quels sont les liens.

Pour préciser ce qu'il en est du schéma d'aménagement de la CMM, il a été adopté, si je me souviens bien, en décembre 2005, où l'appareil gouvernemental en fait l'analyse. Et c'est gelé depuis ce temps-là, entre autres à cause de la question de l'avenir des MRC dans l'aménagement de la métropole et de leur place dans la CMM.

Pour ce qui est du rôle des MRC dans l'aménagement de la CMM, la *Loi sur la communauté métropolitaine de Montréal* prévoit l'abolition du rôle d'aménagement des MRC une fois que le schéma de la CMM va être en vigueur. Alors, ça fait une situation qui est peut-être complexe un peu, là, pour le suivi de l'aménagement, parce que les partenaires de la CMM, ce sont les villes et non pas les MRC.

Je ne sais pas si ça répond à la question?

4845 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Malo, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter sur ça, sur l'arrimage entre... en fait, l'arrimage, ce que je comprends, c'est que si la CMM est adoptée et la loi constituante de la CMM implique l'abolition des MRC, si j'ai compris...

4850

M. RAYMOND MALO :

Pas l'abolition des MRC, l'effet que la partie de notre territoire touchée par la CMM, on n'aurait plus de pouvoir d'aménagement. C'est ça qu'est la loi.

4855

M. STÉPHANE BÉGIN :

La situation actuelle.

4860

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

4865

Je n'ai pas compris. C'était quoi? Une partie de Vaudreuil-Soulanges est dans la CMM, une partie est à l'extérieur, c'est ça, si je comprends bien. Alors, est-ce qu'il y a des règles différentes pour la partie qui est dans la CMM que la partie qui est à l'extérieur?

4870

M. RAYMOND MALO :

En date d'aujourd'hui, non, c'est notre schéma d'aménagement qui est en vigueur et les villes doivent nous déposer des règlements conformes à notre schéma d'aménagement.

4875

LE PRÉSIDENT :

C'est ce qui est en vigueur actuellement. Et ce que je comprends, c'est que votre territoire, le territoire que vous couvrez, une partie est au sein de la CMM, une partie ne l'est pas.

4880

M. RAYMOND MALO :

Le tiers, 11 municipalités sur 23.

LE PRÉSIDENT :

4885

11 sur 23 qui le sont.

M. RAYMOND MALO :

4890

Dont Vaudreuil-Dorion.

LE PRÉSIDENT :

Dont Vaudreuil-Dorion, qui sont membres de la CMM.

4895

Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

Alors, le schéma de la Communauté métropolitaine de Montréal n'a aucun contrôle, n'a aucune prise sur l'aménagement dans son territoire, en effet. C'est ça la situation actuelle?

4900

LE PRÉSIDENT :

Actuellement, c'est ce que j'ai compris.

4905

M. STÉPHANE BÉGIN :

Exactement. Présentement, il n'y a pas de schéma métropolitain. Il y a eu un projet de schéma métropolitain qui a été adopté par le conseil de la CMM. Cependant, celui-ci n'est pas encore en vigueur.

4910

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Burcombe.

4915

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord. Alors j'avais, comme j'ai dit, plusieurs questions sur la modélisation de la qualité de l'air en lien avec le Flying J. Alors, je ne sais pas si on va traiter ces questions ou quoi?

4920

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

4925

M. JOHN BURCOMBE :

Alors, j'aimerais que l'expert vienne nous expliquer comment il a fait son analyse de la problématique de Flying J.

4930

LE PRÉSIDENT :

Donc, monsieur Fournier, est-ce que ce serait possible d'avoir... qui est l'expert déjà en

qualité de l'air?

4935

M. BERNARD FOURNIER :

Oui. On peut faire venir monsieur Hammouche. Il l'a pas mal expliqué tantôt, mais on peut...

4940

LE PRÉSIDENT :

Si vous pouviez réexpliquer sommairement la situation sur Flying J, comment, c'était quoi les...

4945

M. RABAH HAMMOUCHE :

Monsieur le président, merci. Je ne vais pas rentrer dans les détails techniques, c'est quand même pas mal fastidieux.

4950

Mais le modèle que nous avons utilisé pour modéliser de façon générale l'ensemble de la dispersion atmosphérique dans la zone, c'est qu'on a déterminé sur l'ensemble du site d'étude une grille qui couvre quand même relativement très bien l'ensemble du territoire de la Ville Vaudreuil-Dorion.

4955

Le modèle de dispersion utilisé est un modèle qui est exigé ou recommandé par le ministère de l'Environnement. Donc, on n'a pas le droit d'utiliser n'importe quel modèle, on est tenu d'utiliser un certain type de modèle.

4960

Le modèle utilisé pour ce genre d'exercice, comme dans la plupart des autres projets routiers, le projet de la 30 ou le projet de la 35 par exemple, c'est le modèle CALINE 4. C'est un modèle de dispersion atmosphérique qui décrit les concentrations de polluants atmosphériques à partir d'un ensemble de débit routier avec des taux d'émission connus, déterminés.

4965

Dans ce modèle-là, il permet de déterminer les concentrations de part et d'autre de la route ou de l'autoroute tenant compte d'un certain nombre de disposition de paramètres, d'éléments soit physiques, soit des éléments qu'on pourrait déterminer de façon générale.

LE PRÉSIDENT :

4970

Vous allez arriver à la problématique Flying J particulièrement.

M. RABAH HAMMOUCHE :

4975

C'est ça. Dans ce modèle-là, il y a une partie qui permet de modéliser ce qu'on appelle

un *parking lot*, c'est-à-dire un ensemble de parking, sauf que le modèle, on lui donne un certain nombre d'éléments qui permet de déterminer les concentrations autour de l'aire de stationnement, au même titre que le modèle peut déterminer aussi les concentrations à la sortie des autoroutes, par exemple, ou au croisement de grandes voies de circulation.

4980

Donc, de façon standard, c'est un modèle qui est utilisé un peu partout. La seule chose qu'il y a là, c'est que le Flying J, au départ, on n'avait pas de données de circulation nécessaires pour pouvoir l'utiliser. Alors, Genivar nous a fourni un certain nombre de volumes de circulation et on est partis d'un certain nombre d'éléments qu'on a utilisés pour pouvoir déterminer les concentrations des contaminants autour du Flying J sur un rayon, je vous dirais, de... sur l'ensemble de la zone, au même titre que les autoroutes. Donc, on l'a traité à part. On l'a extrait de l'ensemble du système et on a traité uniquement le Flying J, la problématique du Flying J, à la demande du ministère de l'Environnement.

4985

4990

Donc, les contaminants qui ont été examinés, ce sont les mêmes contaminants, donc les particules fines, $PM_{2.5}$ et PM_{10} , le CO, le monoxyde de carbone, et les dioxydes d'azote. Donc, ces quatre contaminants ont été examinés, et les concentrations ont été obtenues et comparées, alors auxquelles on a rajouté la valeur ambiante qu'on considère que le ministère nous a imposée pour l'ensemble de l'azote. Et à ce moment-là, on calcule une concentration totale qui est due, en plus de l'ambiant, en plus de la circulation automobile générée par le Flying J.

4995

Donc, la problématique du Flying J n'est pas une problématique à part. Elle est traitée aussi dans le modèle mais de façon un peu particulière.

5000

LE PRÉSIDENT :

Et quand vous disiez que vous étiez surpris des résultats tout à l'heure des données estimées...

5005

M. RABAH HAMMOUCHE :

Parce que je m'attendais...

5010

LE PRÉSIDENT :

... est-ce que c'est dû au fait des conditions climatiques que vous imposez au modèle pour ces observations-là?

5015

M. RABAH HAMMOUCHE :

C'est-à-dire que le modèle, lui, il permet de déterminer le cas le plus critique. Parce qu'en fait, ce qu'il faut bien savoir, c'est que la dispersion atmosphérique, elle est régie par

deux éléments essentiels. D'abord la stabilité atmosphérique, c'est-à-dire l'augmentation ou la diminution de la température dans les basses couches. Ça, c'est un élément essentiel. Le
5020 deuxième élément, c'est la direction des vents et la vitesse, qui permet de déterminer un peu dans quel sens...

Le modèle, lui, il a une particularité, il est fait de manière à calculer les cas les plus critiques. Et les cas les plus critiques en fonction, ce sont les vents. Lorsqu'il n'y a pas beaucoup
5025 de vent, ou lorsque les stabilités sont assez importantes, à ce moment-là, on a l'air froid très stable au niveau du sol et les émanations de contaminants sortent dans un milieu très chaud, dans un milieu très froid, la dispersion atmosphérique n'est pas très, très... je veux dire, le pouvoir de ventilation de l'atmosphère n'est pas assez important, à ce moment-là les contaminants peuvent être dispersés de façon assez difficile.

Donc, ça, ce sont des particularités techniques et scientifiques prises par le modèle déjà. Donc, on ne reconstruit pas le modèle ou quelque chose du genre. Ce sont des modèles, encore une fois je tiens à le préciser, approuvés et recommandés par le ministère de
5030 l'Environnement.

LE PRÉSIDENT :

Et au ministère, la façon dont ça a été abordé la question Flying J, c'est à votre satisfaction?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui, monsieur le président, on a eu les experts qui se sont prononcés. Parce que cette étude-là, elle est arrivée justement suite à nos questions complémentaires et ce qui a été fourni a
5045 été jugé recevable. Il y a eu quelques questions qui ont été posées de façon complémentaire, nous allons avoir ces réponses-là incessamment.

Ce n'était pas des questions, par contre, qui compromettaient la recevabilité de l'étude d'impact. C'est des questions de précision concernant certains calculs. On a reçu ces précisions-
5050 là de la part des consultants en recevabilité mais on a voulu avoir ces questions-là répondues par écrit. Alors, c'est ce qu'on a fait.

Alors, effectivement, tous ces modèles-là sont approuvés par le ministère de l'Environnement, ils sont recommandés dans des documentations précises qui ont été faites par
5055 nos spécialistes de la qualité de l'air de l'époque, qui est très récent. Le document est très récent. Alors, c'est conforme aux règles de l'art qu'est-ce qui a été fait comme analyse pour le Flying J et également pour l'analyse de la qualité de l'air pour l'ensemble de la zone sans le Flying J.

LE PRÉSIDENT :

5060

Je vous en prie, monsieur.

M. RABAH HAMMOUCHE :

5065

C'est que pour ce qui est du dernier questionnement du ministère de l'Environnement au sujet du rapport qu'on a fourni en janvier, le ministère, représenté par son expert monsieur Gilles Boulet qui est le responsable, enfin le spécialiste de la dispersion atmosphérique au niveau du ministère de l'Environnement, moi, j'ai utilisé 26.8 microgrammes par mètre cube comme valeur de fond. C'est-à-dire que, sans aucun projet, on considère qu'il y a 26,8 microgrammes par mètre

5070

cube de particules 2.5.

La norme, le critère appliqué est de 30 microgrammes sur une période de 24 heures. Moi, j'ai utilisé 26. Le ministère m'a recommandé, compte tenu de la problématique des PM_{2.5} qui touche l'ensemble du sud du Québec, qui est de 36 microgrammes par mètre cube, donc déjà en

5075

temps normal on est au-dessus de la norme de façon générale concernant les PM_{2.5}, et monsieur Boulet a tenu à ce qu'on utilise 36 microgrammes par mètre cube au lieu de 26.8, que moi, c'est cette valeur j'ai prise par rapport au maximum mesuré à la station la plus proche d'échantillonnage ici, qui est à Sainte-Anne-de-Bellevue. C'est tout.

5080

C'est une espèce de technicalité. Parce que le problème, je vous dirais en termes de qualité de l'air, le problème ne se pose pas pour le CO ni pour les dioxydes d'azote, il se pose pour les particules, qui est le problème de fond. Mais en fait, ce n'est pas un problème propre au projet, mais c'est un problème propre au sud du Québec, tout l'ensemble de la région métropolitaine.

5085

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Burcombe.

5090

M. JOHN BURCOMBE :

Oui. J'ai voulu entrer dans les détails techniques parce que, pour moi, c'est là qu'il faut être certain qu'il y a une bonne modélisation. Est-ce que le modèle prend en compte le fait qu'il y a des véhicules avec leur moteur en marche au ralenti?

5095

LE PRÉSIDENT :

Monsieur.

5100 **M. RABAH HAMMOUCHE :**

Oui. Dans le modèle, nous avons, devant une difficulté qui est quand même relativement... je dis relative parce qu'on n'avait pas de données techniques concernant le Flying J lui-même, c'est-à-dire le nombre de véhicules en arrêt moteur, le nombre de démarrages à chaud, le nombre de démarrages à froid. Nous, ce qu'on a considéré, on a considéré globalement que 50 % des véhicules qui sont dans le parking du Flying J, il y en a 50 qui démarrent à chaud et 50 qui démarrent à froid.

5110 La différence, pourquoi cette différence, pourquoi, je veux dire, ce pourcentage, c'est parce qu'il y a une implication selon le pourcentage que vous allez prendre en fonction de démarrage à chaud ou démarrage à froid. Démarrage à froid, vous pourrez donner plus d'incidence en termes d'impact sur la qualité de l'air.

5115 Nous avons considéré, nous avons été obligés de prendre des hypothèses. Comme on suppose que le parking pouvait se remplir au bout d'une heure, par exemple. Je veux dire, tout l'ensemble du Flying J pouvait se remplir à pleine capacité en une heure. Et on a considéré aussi, tenant compte des données qui nous ont été fournies par Genivar, qu'il devrait y avoir à peu près autour de 220 véhicules qui pouvaient transiter par heure autour du Flying J par le parking.

5120 Évidemment, je me suis amusé à multiplier par 2 ces informations-là, mais toujours est-il que le nombre de véhicules qui transitaient, l'impact n'est pas aussi significatif que les données qui m'ont été fournies par Genivar.

5125 **LE PRÉSIDENT :**

La question de monsieur Burcombe, les véhicules, c'est des démarrages que vous avez considérés?

5130 **M. RABAH HAMMOUCHE :**

Pardon?

5135 **LE PRÉSIDENT :**

Ce que vous avez considéré dans votre modèle, ce sont les démarrages à chaud ou à froid?

5140 **M. RABAH HAMMOUCHE :**

50 %.

LE PRÉSIDENT :

50 %.

5145

M. RABAH HAMMOUCHE :

Oui.

5150

LE PRÉSIDENT :

J'ai de la misère comme néophyte et comme citoyen, ce que j'aurais de la difficulté à comprendre, c'est le rapport entre les démarrages et les véhicules qui tournent toute la nuit.

5155

M. RABAH HAMMOUCHE :

Non. Moi, je n'ai pas considéré les véhicules qui tournent pendant toute la nuit. Parce que techniquement, dans le modèle, il n'est pas possible de le faire.

5160

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

5165

M. JOHN BURCOMBE :

Alors, il y a un problème.

M. RABAH HAMMOUCHE :

5170

Ce qu'on peut faire, enfin ce qu'on peut demander, ce qu'on pouvait faire, c'est de donner un certain nombre d'éléments qui permettrait de voir quel est le pourcentage de véhicules qui démarrent à chaud ou démarrent à froid.

5175

C'est sûr et certain que si on avait des informations plus précises et plus techniques sur ce Flying J, on aurait pu peut-être inclure ça dans le modèle. Mais à certains moments, devant une inconnue, on est obligés de faire des hypothèses, qui, à mon sens, sont plus ou moins objectives. C'est sûr et certain qu'on est obligés de partir sur quelque chose. Quand on n'a pas de données, il faut peut-être prendre quelques exemples qu'on a déjà utilisés ailleurs.

5180

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Burcombe, vous avez la réponse à votre question. Une autre question?

M. JOHN BURCOMBE :

5185

C'est évident que le modèle n'est pas en mesure de représenter la vraie situation. C'est que les camions stationnés avec leur moteur en marche au ralenti, ça représente des *point source* qu'on appelle en anglais. Alors, je ne peux pas imaginer qu'il n'y a pas un logiciel qui peut modéliser c'est quoi l'effet de ces sources fixes d'émission. Pourquoi on n'a pas tenu compte de ça?

5190

LE PRÉSIDENT :

Je vais adresser la question à... je peux poursuivre avec votre expert?

5195

M. BERNARD FOURNIER :

Oui.

5200

M. RABAH HAMMOUCHE :

Oui. En tout cas, il y a des modèles qui permettent d'évaluer la dispersion atmosphérique en utilisant des modèles sources fixes, des sources fixes. Mais sauf que, pour ce type d'exercice, le choix du modèle CALINE 4 a été le plus recommandé pour ce genre d'exercice.

5205

On peut utiliser d'autres modèles comme des modèles qui prennent en compte des sources fixes ou des sources multiples, mais ça, c'est dans un contexte industriel, c'est-à-dire lorsqu'on veut calculer les concentrations des polluants émanant de plusieurs sources de cheminées d'une usine quelconque ou d'un complexe industriel, mais pas pour ce genre de sources qu'on appelle des sources linéaires mobiles, des sources mobiles.

5210

LE PRÉSIDENT :

Mais dans ce cas-ci...

5215

M. RABAH HAMMOUCHE :

Excusez-moi, parce que dans le parking du Flying J, il y a des voitures en mouvement, il y a des voitures fixes. Mais le modèle, lui, il tient compte des sources fixes, mais de façon globale, en tenant compte du nombre de véhicules que vous avez à l'intérieur de l'aire de stationnement, en tenant compte du taux d'émission moyen émis par les véhicules, et évidemment du nombre d'heures, le temps que vous mettez à faire vider votre parking et à le remplir de nouveau. C'est de cette façon.

5220

5225 C'est sûr que la méthodologie n'est pas exactement l'idéal qu'on aurait pu avoir, mais il n'y a pas de modèle qui permet de modéliser de façon très objective et de façon réaliste la problématique du Flying J.

M. BERNARD FOURNIER :

5230 Je pourrais peut-être juste apporter une précision sur les éléments, les intrants aussi. C'est que oui, c'est considéré comme une source mobile mais très limitée dans l'espace. C'est tout des véhicules qui rentrent, qui ressortent du Flying J, c'est dans un espace très, très restreint à partir de la bretelle de l'autoroute 540.

5235 Et je regarde ici les vitesses qui avaient été utilisées pour la modélisation, on parle de vitesse de 8 kilomètres/heure seulement. Donc, on n'est pas loin du fixe à ce moment-là pour le véhicule qui se déplace dans l'aire de stationnement.

M. JOHN BURCOMBE :

5240 Mais le problème est que vous n'avez pas considéré qu'il y a des sources fixes qui émettent des émissions continues. Et de plus, vous n'avez pas considéré une assez longue distance pour la partie en mouvement. Pour moi, vous avez considéré seulement la partie des véhicules qui traversent le stationnement. Ce n'est pas ça qui est impliqué.

5245 Le véhicule qui entre dans le Flying J, il quitte l'autoroute pour aller au Flying J. Ça veut dire qu'il prend la bretelle, il arrête, il entre dans le parking et là pour prendre le remplissage de carburant ou de stationner la nuit. Et puis quand il sort, il doit refaire cette piste pour arriver à l'autoroute.

5250 Alors, pour moi, il faut tenir compte de ce détournement qui est fait par le camion dans vos calculs. Parce que si le camion ne va pas à Flying J, il ne fait pas cet... il ne prend pas les bretelles, il continue tout droit. Alors, je crois que même au niveau de votre calcul si tout le stationnement vide une fois par deux heures ou quelque chose, même votre modélisation là n'est pas correcte non plus.

LE PRÉSIDENT :

5260 Au ministère du Développement durable, dans le cas de ce modèle, si je comprends, ça intègre les sources mobiles. Et l'hypothèse qui a été faite, c'est que la vitesse de circulation dans le Flying J était lente. Autour du 8 kilomètres/heure, c'est quand même... ça fait combien de temps, ça, pour un véhicule à séjourner dans le Flying J, ce 8 kilomètres/heure? Ça lui fait quinze minutes ou un peu plus?

5265

M. RABAH HAMMOUCHE :

5270 Comme j'ai dit, on a pris à peu près 220 véhicules qui, je dirais, qui transitent, qui se vident ou qui peuvent se... c'est sûr qu'on ne peut pas prendre 10 véhicules et puis après 20, ça n'en finira pas là. Je veux dire, à un moment donné, le modèle, lui, il nous donne une option, c'est une option du modèle de modéliser un parking. Donc, il y a des inputs à rentrer. Il y a des données d'entrées à mettre en place et ce sont des données pour lesquelles il n'y en a pas.

5275 Pour certains, j'avais déjà des données de base qui sont disponibles. D'autres, j'ai été obligé plus ou moins d'aller de certaines suppositions et d'hypothèses qui, à mon sens à moi, étaient plus réalistes aux vues de ce qui a été documenté ailleurs dans d'autres projets.

M. BERNARD FOURNIER :

5280 Peut-être un complément. Tu me corrigeras, Rabah, si je suis dans l'erreur. Mais dès qu'il quitte le Flying J, il devient un DJMA sur le réseau routier. Et ça, c'est considéré pour l'ensemble de la modélisation dans la zone d'étude. Donc, ils ne sont pas perdus ces véhicules-là, ils sont dans le modèle.

5285 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends la préoccupation de monsieur Burcombe. Ce n'est pas sur la perte du véhicule, c'est plus sur le fait qu'un véhicule peut être stationné, un certain nombre de véhicules sont stationnés sur une longue période, ils deviennent donc finalement des sources fixes plutôt que des sources mobiles de contamination, lesquelles ne sont pas intégrées, on essaie de l'approcher avec des hypothèses...

5290

M. RABAH HAMMOUCHE :

5295 Oui, mais le problème, c'est ça. Mais dans le cas d'une source fixe, la difficulté va venir à ce moment-là de l'évaluation du taux d'émission. À ce moment-là, le ministère soit de l'Environnement, soit le ministère des Transports, je ne crois pas qu'il soit possible de façon fixe, c'est-à-dire si vous prenez un camion isolé tout seul, de déterminer le taux d'émission.

5300 L'essentiel, c'est de savoir à peu près qu'est-ce que... que pourrait dans une option du modèle, c'est de déterminer un taux d'émission global. Comme le disait monsieur... de toute façon, dans le modèle, on a considéré le Flying J à part. Donc, on n'intègre pas les boulevards urbains ni les autoroutes. Par contre, dès que le véhicule sort du Flying J, il n'est plus considéré comme faisant partie de la problématique du Flying J.

5305

C'est que vous avez un parking, il y a combien de véhicules dedans? On a considéré à pleine capacité, 220 ou 250 véhicules à peu près, et puis on peut considérer que la moitié ce

5310 sont des démarrages à chaud, parce qu'il y a une pompe à essence, je pense, à l'intérieur. Il y a des gens qui viennent remplir de l'essence, ils repartent. Il y a des véhicules légers, des véhicules lourds. Et puis il y a des démarrages à froid. Donc, j'ai pris moitié-moitié.

LE PRÉSIDENT :

5315 Je pense que nous comprenons maintenant les limites du modèle.

M. RABAH HAMMOUCHE :

5320 C'est ça. C'est sûr et certain qu'il n'y a aucun modèle qui permet de reproduire la réalité. La seule chose qu'il y a, la véritable réalité, c'est la mesure.

5325 Je veux juste rappeler, si je peux me permettre, la Ville de Vaudreuil-Dorion, bien avant le mandat, nous a demandé de voir les possibilités d'implanter une station d'échantillonnage non loin du Flying J et puis le projet n'a pas abouti pour une raison que j'ignore. Mais de toutes les façons, par la suite le projet d'étude d'impact est arrivé.

5330 Parce qu'en fait, il s'agissait de mesurer... parce que si j'avais bien compris, la Ville avait reçu des plaintes de certains riverains du Flying J, qui se plaignaient d'un certain nombre de niveaux de pollution, soit de niveaux dus à des concentrations qui dépassaient certains niveaux, soit à de la dispersion des odeurs qui pourrait être aussi peut-être problématique à un certain point.

5335 La seule chose qu'il y a, c'est que le projet d'implantation d'une station d'échantillonnage non loin de la station n'a pas été réalisé. Tout de suite après, il y a eu la mise en place de l'étude d'impact. À ce moment-là, on a pris le projet...

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur Burcombe, une autre question?

5340 **M. JOHN BURCOMBE :**

5345 Alors, je crois que la commission devrait chercher une expertise alternative à cette problématique. Je ne peux pas croire que ce n'est pas arrivé ailleurs et il faut qu'on règle ce problème, parce que c'est évident que la modélisation ne représente pas la réalité. Et encore, il faut mettre en place une station de mesurage. Je ne sais pas pourquoi on n'a pas fait ça.

LE PRÉSIDENT :

Et quel lien vous faites entre le Flying J et le projet sous étude? Mettons, la qualité de

5350 l'information sur le Flying J, en quoi elle nous éclairerait sur l'impact du projet sous étude qui n'inclut pas le Flying J?

M. JOHN BURCOMBE :

5355 C'est partie du développement de la région qui devrait être pris en compte dans toute étude d'impact.

LE PRÉSIDENT :

5360 Madame Lamontagne.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

5365 Je ne suis pas l'experte de la qualité de l'air au ministère. Bien sûr, monsieur Boulet était en disponibilité au téléphone pour nous pour toute la soirée. Maintenant, je n'oserais pas à 11 h 50 l'appeler. Mais je me risque quand même, il est possible que je me trompe totalement, mais quand même je me risque.

5370 Les stations qui ont été utilisées pour modéliser la qualité de l'air actuelle et future dans le périmètre de Vaudreuil-Dorion, elles donnent la réalité du Flying J parce que, la station, elle mesure la qualité de l'air global. Donc, ce qui est issu du Flying J se retrouve dans l'atmosphère au même titre que toutes les autres émissions sur la route.

5375 Donc, le modèle qui a été produit en premier dans l'étude d'impact tient compte du Flying J finalement, tient compte du Flying J parce que la station d'échantillonnage, elle, prend le résultat qui est issu de l'émission du Flying J. Ce qu'on voulait faire, c'était isoler est-ce que le fait qu'on ait le Flying J, c'est vraiment la source du problème de qualité de l'air à Vaudreuil-Dorion. On voulait isoler un petit peu le Flying J par rapport à la qualité de l'air global.

5380 Maintenant, j'aimerais être validée par les experts sur cette avancée.

LE PRÉSIDENT :

5385 En fait, ce que je propose, c'est qu'on va adresser une question à monsieur Boulet à cet effet-là tout simplement.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

5390 Oui. Parce que nous, ce que j'ai reçu comme commentaire de la part de mes experts, c'est que ça s'avérait satisfaisant ce qui avait été effectué dans le cadre de l'étude d'impact pour les modélisations. L'ajout, on l'a mentionné, monsieur Boulet a préféré prendre les critères d'air

ambiant et les soumettre aux critères d'air ambiant qui avaient une différence avec ceux qu'ils avaient pris, mais la modélisation s'était avérée satisfaisante.

5395 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Donc, nous allons adresser une question à monsieur Boulet. En parlant de la situation de Flying J, il y a des hypothèses derrière cette prise en compte là pour la qualité de l'air ambiant de la région.

5400

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Parfait.

5405 **LE PRÉSIDENT :**

Et puis on va lui adresser ça bientôt et on déposera la réponse à cette question-là.

M. BERNARD FOURNIER :

5410

Excusez-moi, monsieur André. Juste pour remettre en perspective toute la question du Flying J avec toutes les sources d'émission de particules fines dans le milieu d'étude, on a préparé une petite acétate ici qui se base sur les résultats effectués qui considèrent la valeur de fond, la teneur de fond, la valeur ambiante, la nouvelle valeur ambiante qui est contenue dans des documents que je vais déposer ce soir, qu'on nous a demandé d'utiliser, qui est le 36 microgrammes par mètre cube. Ça donne les fractions des concentrations maximales pouvant être atteintes de particules fines dans l'air ambiant, et on a réussi à isoler le réseau autoroutier.

5415

Ça, c'est pour la partie nord du territoire, la partie qui intègre le Flying J, donc autoroute 540 et 40, le réseau routier municipal et le Flying J. Vous voyez les proportions pour le PM_{2.5}, particules fines 2.5, le réseau autoroutier actuellement, en termes de concentration maximale, représente 10 % de la teneur de fond dans l'air ambiant. Donc, la concentration maximale représente 10 % de la teneur de fond, alors que le réseau municipal est de 7 %, et le Flying J en soi est encore moins, est de 5 %.

5425

Donc, c'est juste pour remettre un peu les choses en perspective par rapport à toutes les sources de polluants dans le milieu d'étude.

LE PRÉSIDENT :

5430

Mais ça, c'est avec le modèle. C'est déterminé avec l'utilisation du modèle dont on parle depuis tout à l'heure.

M. BERNARD FOURNIER :

5435

Oui.

LE PRÉSIDENT :

5440

C'est ça. Donc, c'est le modèle qui est questionné. Donc, on...

M. RABAH HAMMOUCHE :

5445

C=est la fraction des concentrations par rapport à l'air ambiant, par rapport à la concentration ambiante dans l'air. On ne compare pas par rapport aux critères ou à la norme, parce que le critère est plus faible que la valeur ambiante. Le critère, dans ces cas-ci pour les $PM_{2.5}$, il est de 30 microgrammes par mètre cube pour une période de 24 heures, alors que la valeur ambiante dans l'air des particules $PM_{2.5}$, il est de 36.

5450

Donc, c'est pour ça tantôt que je parlais, le problème des $PM_{2.5}$ n'est pas propre à tel ou tel projet, il intègre l'ensemble de la région métropolitaine. Il y a beaucoup de particules dans l'air. On est au-dessus de la norme quasiment tout le temps.

LE PRÉSIDENT :

5455

D=accord. C=est beau, monsieur Burcombe?

M. JOHN BURCOMBE :

5460

Qui soulève tout un questionnement sur la relation entre la qualité de l'air et la santé. Mais en respect pour toutes les personnes ici, je vais arrêter de demander plus de questions.

LE PRÉSIDENT :

5465

Si vous arrêtez d'adresser les questions, monsieur Burcombe, si vous voulez rester deux secondes, vous pouvez nous adresser les questions par écrit. Toutes vos questions sont importantes et c'est essentiel d'avoir une réponse à ce que vous adressez en lien avec le projet. Donc, vous pourrez nous adresser ça par courrier, s'il vous plaît, ou courriel rapidement.

5470

Voilà, c'est beau? Donc, ceci met fin à la première partie de l'audience publique. Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé à cette première partie de l'audience sur le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion et aussi les personnes qui ont accepté... et je sais les insatisfactions par rapport à la décision que la commission a prise à l'effet de ne pas siéger demain.

5475

Je rappelle à toutes les personnes qui ont l'intention de déposer un mémoire ou de nous faire part verbalement de leur opinion de signifier leur intention le plus tôt possible à madame Gélinas. Je rappelle également que la commission souhaiterait recevoir les mémoires au plus tard le 22 juin afin d'en prendre connaissance avant la seconde partie de l'audience.

5480

Nous nous reverrons donc le 27 juin prochain ici même à l'occasion de la deuxième partie de l'audience publique qui sera consacrée à l'audition des mémoires et des commentaires. Donc, je vous remercie beaucoup pour votre appui et votre patience. Il est très tard, je sais, c'est très exigeant pour tout le monde. Je vous remercie pour ça et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

5485

M. BERNARD FOURNIER :

Excusez-moi, monsieur le président, juste une technicalité sur le dépôt de document que je dois faire. Je les dépose à l'arrière?

5490

LE PRÉSIDENT :

Vous voyez avec madame Gélinas.

5495

M. BERNARD FOURNIER :

D'accord, parfait, merci beaucoup.

5500

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Bonsoir.

5505

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

5510

Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.

5515