

Projet : **Audiences publiques dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

Référence : **602776 – Ministère des Transports du Québec**

• **IMPACTS DE LA VARIANTE CN SUR LA QUALITÉ DE L'AIR**

Afin d'évaluer si la variante CN peut générer des impacts significatifs sur la qualité de l'air ambiant, nous l'avons comparée à la variante « retenue » dans le cadre de notre mandat initial par le biais des résultats obtenus pour les scénarios analysés dans l'étude d'impact sur la qualité de l'air.

• **AXE RUE NOTRE-DAME**

Dans l'axe de la rue Notre-Dame, les variantes CN et celle « retenue » à l'étude sont identiques en ce qui concerne les tracés et les débits de circulation. Les impacts à cet endroit seront similaires pour les deux variantes.

• **AXE LE LONG DE LA COUR DE TRIAGE DU CN**

Pour la variante CN, la distance séparant les résidences les plus rapprochées des voies de circulation est de l'ordre de 60 m au lieu d'environ 120 m pour la variante « retenue » à l'étude. Les concentrations de polluants aux résidences générées par les véhicules routiers seront plus élevées dans le cas de la variante CN.

En vue d'établir si la variante CN peut générer des impacts significatifs sur la qualité de l'air dans ce secteur, certaines données de la variante CN ont été comparées aux données du scénario PIE IX qui est considéré comme étant le pire cas dans l'étude d'impact. Les voies de circulation seront en dépression dans les deux cas.

Paramètre	PIE IX	CN
Distance entre route et résidences (m) <sup>(1)</sup>	27	60
DJME <sup>(2)</sup> (2001) véhicules/jour	94 100	55 450 <sup>(3)</sup>
DJME (2011) véhicules/jour	98 800	56 250 <sup>(3)</sup>

(1) Valeurs approximatives.

(2) Source : Étude d'impact, chapitre 1, mise en contexte.

(3) Sous l'hypothèse que les débits de circulation dans le secteur de la cour de triage sont les mêmes que ceux du tracé « retenu ».

En examinant ces données, on constate ce qui suit :

- Pour la variante du CN, les débits de circulation projetés seront moins élevés que pour le scénario Pie IX (environ deux fois moins).
- Pour la variante CN, la distance séparant les voies de circulation des résidences est à peu près le double de celle du scénario Pie IX.

En utilisant le logiciel CALINE 4 et en supposant ce qui suit :

- Le taux d'émission des véhicules est le même pour les deux cas.
- Le débit de circulation de la variante CN est deux fois moins élevé.
- La distance séparant les voies de circulation des résidences est deux fois plus élevées pour la variante CN.

Il en résulte que la contribution des véhicules aux concentrations de polluants aux résidences les plus rapprochées serait de l'ordre de dix fois moins élevées pour la variante CN que pour le scénario Pie IX.

Pour le polluant le plus préoccupant qui est le benzène, pour la variante CN, la contribution des véhicules serait de l'ordre de  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (pire cas), ce qui représente environ 10% de la norme du MENV.

Pour un scénario dit moyen, tel qu'analysé dans l'étude d'impact, la concentration serait plutôt de l'ordre de  $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ou 2% de la norme du MENV.

Pour conclure, la variante CN n'entraînerait pas d'impact significatif par rapport à la variante retenue dans l'étude d'impact.