

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme LOUISE BOUCHER, présidente
 M. ALAIN CLOUTIER, commissaire
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
À MONTRÉAL
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 20 novembre 2001, à 19 h 30
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 20 NOVEMBRE 2001 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS..... 1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

BORIS PINTADO 3

LUCIE BEAUDOIN..... 13

YAN DESJARDINS..... 37

REPRISE DE LA SÉANCE 47

PATRICIA CLERMONT 47

PRÉSENTATION SUR LA QUALITÉ DE L’AIR PAR LA CUM..... 70

PRÉSENTATION SUR LA QUALITÉ DE L’AIR PAR LE PROMOTEUR 77

PÉRIODE DE QUESTIONS :

MANON LANDRY 88

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir. Bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique portant sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal entre la rue Amherst et l'autoroute 25.

10 Alors, je vous rappelle, à ceux qui souhaitent adresser de questions à la commission, que vous devez vous inscrire au registre à l'arrière de la salle. Vous avez droit, à chaque fois que vous vous présentez devant la commission, à lui adresser deux questions, ceci dans le but de favoriser les échanges. On a déjà une liste de personnes inscrites, des gens qui se sont inscrits hier et que nous allons passer en priorité ce soir, s'ajoutent ceux qui se sont inscrits cet après-midi et, par la suite, les autres citoyens.

15 Alors, la commission va, dans un premier temps, vous entendre. On va essayer de passer plusieurs citoyens, de vous permettre vos questions. Un peu plus tard dans la soirée, le promoteur ainsi que la Communauté urbaine de Montréal vont faire des présentations sur la qualité de l'air. Et nous poursuivrons le questionnement soit des citoyens ou de la commission. Alors, il n'est pas interdit à la commission non plus de s'immiscer dans le questionnement tout au cours de la soirée.

20 Avant de commencer, je vais faire l'appel des documents qui ont été déposés depuis cet après-midi par soit le ministère des Transports du Québec ou par nos personnes ressources. Alors, je commencerais par le ministère des Transports. Et également, monsieur Fournier, si vous avez des réponses aux questions laissées en suspens, on apprécierait avoir vos réponses maintenant.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

30 D'accord, madame la présidente. Alors, le ministère dépose d'abord la présentation de monsieur Boisvert, la présentation du ministère des Transports qui a été faite lundi soir. Et il y a un CD-ROM aussi où on retrouve -- donc, on a une copie papier et CD-ROM, la note technique sur l'impact du projet de prolongement de l'autoroute 25 sur la modernisation de la rue Notre-Dame. Le rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est/ouest à Montréal de 1971. Pour le reste, je n'ai toujours pas la copie de la décision du Conseil des ministres, elle est toujours à Québec. Alors, ce sont des choses sur lesquelles je vais travailler, ainsi que le décret.

40 Les réponses. Le tronçon Papineau, alors, dans le cas du tronçon Papineau, il n'y a pas eu d'évaluation d'impact environnemental, parce qu'il s'agissait de reconstruire une route dans une emprise que le ministère possédait déjà. Donc, c'est prévu au règlement sur l'environnement. Ça fait partie des exceptions qui ne sont pas soumises à l'évaluation dans ce cas-là.

45 Vous aviez aussi une question sur pourquoi le ministère n'a pas soumis d'avis
d'intervention à la CUM. Je vous avoue que je n'ai pas de bonne réponse. Ce qu'on a trouvé,
c'est qu'il y a certainement une difficulté d'interpréter, est-ce que la Ville est soumise ou pas?
Est-ce que le territoire de la Ville est soumis ou pas? Alors, comme promoteur, moi, je
50 me dit, c'est qu'il n'y a pas de délai particulier pour le faire. Donc, le ministère soumettra cet
avis d'intervention-là.

La comptabilisation du nombre d'intersections, le travail a été fait et il demande à être
validé. Donc, je pense qu'on va pouvoir le déposer demain après-midi.

55 La note technique sur la qualité de l'air, en fait, c'est sur le bruit dans le secteur de la rue
Vimont, sera aussi réalisée et déposée demain, ainsi qu'une note d'encadrement sur les
acétates qui ont été présentés cet après-midi sur la qualité de l'air. Donc, demain, tout ça sera
déposé.

60 Je pense que ça fait le tour des engagements ou des questions que le ministère avait à
répondre.

LA PRÉSIDENTE :

65 Merci.

Du côté des personnes ressources, monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

70 Alors, depuis cet après-midi, nous avons déposé les 13 copies de l'étude de
développement qu'on faisait état cet après-midi. Donc, l'ensemble des copies sont rentrées.

75 Il nous manque encore 12 copies du document sur l'aménagement du pont Jacques-
Cartier. Alors, ça fait le tour des documents.

LA PRÉSIDENTE :

80 D'accord. Monsieur Phaneuf de l'Agence métropolitaine de transport, est-ce que vous
avez des documents à déposer ou des informations à fournir à la commission?

M. YVES PHANEUF :

85 Nous allons vous déposer, dès que les copies font être faites, deux rapports qui constituent les études d'opportunité et de faisabilité du projet Viabus. Alors, il y a une étude d'achalandage et une étude de faisabilité comme telles qui pourront être déposées demain ou au plus tard jeudi en 13 copies.

90 **LA PRÉSIDENTE :**

 D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres personnes ressources qui ont des documents à déposer? Non? C'est beau. Alors, monsieur Gagnon a déposé des documents pour la CUM. D'accord, merci.

95 Alors, maintenant, on appelle monsieur Boris Pintado. Bonsoir.

M. BORIS PINTADO :

100 Bonsoir, madame la présidente, bonsoir, bonsoir. Bien, j'étais hier à la présentation du projet. Puis d'abord, je tiens à préciser que je n'habite pas le quartier. J'habite le quartier St-Henri/Pointe-St-Charles qui est un quartier, pour qui ne le savent pas, qui est délimité par trois autoroutes. Et ce n'est pas les autoroutes qui ont fait que la qualité de vie s'est améliorée. Et, en plus, on constate de plus en plus des débordements de trafic dus à cet achalandage d'automobiles qu'il y a dans la zone.

105 Et ma question est relative à la qualité de l'air, je veux revenir là-dessus. C'est parce que, dans le document, on signale que les impacts vont être nuls, c'est-à-dire que ça va rester tel quel. Moi, je veux savoir, est-ce qu'on considère que la pollution émise par 5 000 ou presque 5 000 automobiles chaque jour, dans une petite zone résidentielle comme ça, est si négligeable et si peu importante pour qu'on fasse rien pour la réduire? Ça, c'est ma première question. Je veux savoir si on en a tenu compte.

115 **LA PRÉSIDENTE :**

 D'accord. On va répondre à votre question, mais je vous rappelle que plus tard dans la soirée, on aura une présentation du ministère des Transports, ainsi qu'une présentation de la Communauté urbaine de Montréal sur la qualité de l'air. Alors, on va tenter par notre questionnement également d'élucider la question, mais on va quand même demander au

120 ministère des Transports de répondre à votre question.

 Monsieur Fournier?

125 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Alors, madame la présidente, je vais synthétiser des réponses qui ont déjà été données auparavant. Ce qu'on évalue, c'est la différence, bien sûr, entre l'absence de projet et le projet. Il faut voir que la rue Notre-Dame existe déjà, qu'elle supporte déjà un trafic très important de
130 véhicules et avec un écoulement inefficace, donc basse vitesse, congestion. Et on verra dans la présentation plus tard que ce type d'écoulement-là génère davantage de pollution.

Par ailleurs, avec le projet, c'est sûr qu'on ajoute de la circulation sur la rue Notre-Dame, mais on en retranche dans les rues du quartier. Et je rappelle que la rue Notre-Dame est
135 en périphérie et que, compte tenu des vents dominants, il y a un effet de dilution sur au moins 60 % du temps où, en fait, il y aura d'abord moins d'émission dans les rues résidentielles. Il y en a plus le long de la rue Notre-Dame mais que, à cause des vents dominants, cet effet-là va être dilué au-dessus du fleuve et que, d'autre part, les véhicules, compte tenu qu'ils vont circuler dans un environnement plus fluide, vont émettre par véhicule moins de pollution.

140 Donc, en gros, si on résume la position du ministère des Transports, en fait, les résultats de l'étude d'impact réalisée par le ministère, c'est la logique qui fait qu'on est en présence d'un effet nul en termes d'émission de polluants.

145 Et il y a aussi toute la démonstration qu'on a fait déjà et qu'on refera, j'imagine, sur le milieu récepteur, c'est-à-dire les gens qui sont sensibles ou qui peuvent être affectés par cette pollution-là. Et ce qu'on a dit en gros, c'est qu'on était loin en bas des normes limites.

LA PRÉSIDENTE :

150 Vous ne niez pas quand même le fait que la présence d'un axe routier dans un secteur fait en sorte qu'il y a des émissions de gaz...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

155 C'est l'évidence même.

LA PRÉSIDENTE :

160 D'émissions de gaz?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

165 Oui, absolument.

LA PRÉSIDENTE :

Par contre, vous prétendez que le projet, tel que proposé, n'amènera pas d'ajout par rapport à la situation actuelle?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Nous croyons avoir démontré qu'il n'y aura pas d'ajout, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

En tout cas, ce soir, vous allez nous faire une présentation?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui, absolument.

LA PRÉSIDENTE :

On va pouvoir apprécier.

M. BORIS PINTADO :

Je veux signaler que je suis d'accord qu'il y a un problème et qu'il faut trouver une solution. Mais justement pour la qualité de l'air, puisque je viens d'un autre quartier puis, à l'origine, je viens même d'un autre pays, ce n'est pas une question locale. C'est quelque chose de... on en entend tous les jours, c'est global. Et ce n'est pas un petit coup de vent dominant qui va arranger les choses.

Alors, je voudrais savoir comme deuxième question, est-ce que ce projet, ce genre de projet, est-ce qu'il participe dans une certaine mesure aux efforts qui ont été mis de l'avant par la communauté internationale pour atteindre des objectifs de réduction de gaz des Accords de Kyoto?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je vais demander à monsieur Boisvert de répondre.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

210

Oui. Alors, on peut répondre de façon spécifique ou de façon globale. Alors, de façon spécifique, il faut rappeler que c'est un projet d'une envergure qui est quand même relativement limitée. C'est quelques kilomètres sur... si on calcule le nombre de kilomètres de route qu'il peut y avoir dans la région métropolitaine, du Québec ou dans l'ensemble nord-américain. Le projet permet une réduction des gaz à effet de serre émis pour toutes sortes de raisons, notamment parce que les véhicules ne circulent plus dans un réseau local où les véhicules sont plus polluants.

215

220

D'une part, comme il a été dit dans l'étude d'impact, l'objectif du ministère, c'est de regrouper un ensemble de véhicules qui circulent sur un réseau qui, sur le plan environnemental, sur le plan des émissions atmosphériques, sur le plan donc de la pollution, un réseau qui n'est pas performant, donc qui génère des conditions où les véhicules émettent plus, de les retirer de ce réseau-là, notamment donc pour les raisons de pollution, de les envoyer sur une route beaucoup plus appropriée où ils sont moins polluants, donc prendre des véhicules qui circulent de toute façon déjà et polluent plus que s'ils étaient sur la rue Notre-Dame modernisée.

225

230

Et comme on a pu discuter cet après-midi en termes de ce qu'on appelle le niveau de service, donc de fluidité, le numéro de véhicules sur Notre-Dame, on n'ajoute pas beaucoup de capacité. Les véhicules qu'on retire des rues locales vont remplir la rue Notre-Dame. Donc, à long terme, à terme, ce qu'on peut observer, c'est que si on veut se déplacer plus rapidement... le message qui est envoyé, puisqu'on met en place un réseau d'autobus en voie réservée dont certains tronçons sont en site propre, c'est que si on veut se déplacer rapidement le long de la rue Notre-Dame, lorsque les flots de véhicules, notamment à l'heure de pointe, sont beaucoup plus ralentis, lorsque, en fait, on est dans les secteurs où il y a le plus d'achalandage autour, alors la vitesse diminue s'il y a plus de véhicules, ce qu'on observe, c'est qu'on a des voies réservées pour autobus qui, elles, deviennent en site propre. Donc, la vitesse de l'autobus, elle, va dans le sens inverse. Alors, plus les autos s'accumulent, plus l'autobus, lui, va vite.

235

240

Donc, le message qu'on veut donner à terme, c'est que: *Prenez le transport en commun si vous voulez vous déplacer rapidement à travers les quartiers qui sont desservis par la rue Notre-Dame que l'on propose.+

245

Je ne sais pas si ça peut répondre de façon très synthétique. C'est sûr que c'est très synthétisé.

M. BORIS PINTADO :

250 Mais pourquoi ne pas simplement favoriser l'autobus et diminuer le nombre d'automobiles? Ça serait comme plus logique: moins d'automobiles, moins de pollution. Je veux dire, c'est...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

255 Madame la présidente, c'est en effet intéressant comme point de vue, mais c'est un processus qui est à long terme. Alors, si on prenait ça de façon très, très littérale, réduire le nombre de véhicules automobiles, est-ce qu'il s'agirait de racheter des permis de conduire des citoyens? Donc, l'objectif ici, l'objectif qui est visé, c'est: le nombre d'automobiles actuel, les
260 rendre plus polluantes par une infrastructure mieux adaptée, moins polluante et à terme, donc, indiquer ou donner comme message qui se vérifie de façon tangible... c'est-à-dire que pour accroître sa vitesse de déplacement, c'est-à-dire se déplacer plus rapidement entre deux points, l'autobus est beaucoup plus rapide, donc, si on veut, en termes de capacité de se déplacer ou le nombre d'individus qu'on peut déplacer de façon rapide, la possibilité étant d'abord en
265 transport en commun et non pas via le véhicule automobile, le véhicule individuel. Je ne sais pas si je suis suffisamment clair ou je peux peut-être...

LA PRÉSIDENTE :

270 Si je peux interpréter ce que monsieur dit, c'est que, finalement, vous conservez et vous modernisez un axe routier. Sur cet axe routier-là, finalement, vous faites l'hypothèse qu'il y aura -- je ne dis pas que vous dites ça, mais quand je vous écoute parler, je comprends qu'il n'y aura pas davantage de véhicules, on est comme au même point. Ces véhicules-là vont rouler plus *fluidement*, donc étant moins arrêtés, vont émettre moins de polluants.

275

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Moins polluants.

280 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais c'est sur la base d'une hypothèse où tout reste constant. Or, il va y avoir une augmentation de l'achalandage quand même de cet axe routier-là.

285 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui.

290 **LA PRÉSIDENTE :**

Et la question de monsieur, c'est de dire: bien, pourquoi vous privilégiez un axe routier au détriment, par exemple, du transport en commun où, là, on a beaucoup moins de véhicules qui circulent, qui amène un plus grand nombre de personnes du point A au point B? Et il me
295 semble que, quand on fait rapidement le calcul, on peut penser que, avec le transport en commun, on pourrait avoir un gain beaucoup plus significatif en termes d'émissions.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

300 Oui, tout à fait. C'est ce qu'on essaie de montrer avec... madame la présidente, c'est ce qu'on essaie de montrer. C'est que plus le temps passe, plus le gain significatif ou, si on veut, la différence entre la performance du transport en commun, la performance de l'auto, plus la performance du transport en commun apparaît évidente. Plus le temps passe, plus l'autobus est performant par rapport à l'auto du fait que le nombre d'autos qu'il y a en plus sur la rue Notre-
305 Dame, ce sont des autos qui sont retirées du réseau local. Et plus il y a une croissance de la demande qui est associée notamment à la croissance de la population dans la région métropolitaine de Montréal, plus on ajoute d'autos sur Notre-Dame, plus le transport en commun comparativement devient performant. Et c'est ça le message qui est envoyé.

310 Donc, il n'y a pas plus d'asphalte pour les autos finalement, pour les déplacements longs le long de la rue Notre-Dame, donc les déplacements qui partent carrément, si on veut, d'une extrémité d'Hochelaga-Maisonneuve jusqu'au centre-ville.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

315 Vous parlez que le bilan des véhicules ne serait pas changé. Je pense que c'est ça depuis tantôt qu'on entend, le bilan global sur l'île...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

320 Le bilan 2001. Alors, à l'ouverture, le bilan n'est pas changé.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

325 Mais comment pouvez-vous être sûr qu'à l'ouverture, une fois que les véhicules vont être sur Notre-Dame, ils vont laisser de la place dans les rues adjacentes ou sur les autres voies de circulation? Comment êtes-vous sûr que ces voies-là ne seront pas comblées par des véhicules qui vont venir s'ajouter au bilan total?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Alors, vous touchez un point qui essentiel et c'est une condition de réussite de Notre-Dame. Et à ce niveau-là, en ce qui a trait à ce point-là, la collaboration de la Ville de Montréal d'ailleurs est essentielle.

Sur le plan de la géométrie même de Notre-Dame, comme il a été souligné lors de la présentation hier, pour ne pas déborder sur les rues locales, il faut d'abord en déconnecter ou en réduire la capacité ou l'attrait. J'ai noté hier lors de la présentation, la rue Dickson va être fermée à la circulation; ça va devenir un cul-de-sac. Actuellement, la rue Dickson est une rue qui est à six voies de large. Le boulevard de l'Assomption est prolongé, donc remplace Dickson, remplace une rue de six voies de large et remplace également deux autres rues qui sont la rue Viau et la rue St-Clément, donc de part et d'autre de l'Assomption, Viau, St-Clément à l'ouest et Dickson à l'ouest.

Donc, l'Assomption, qui est à quatre voies en partie et en partie à six voies, entre la rue Hochelaga et la rue Souigny, le boulevard de l'Assomption aura quatre voies de large et de Souigny jusqu'à Notre-Dame aura six voies de large. Ce boulevard de l'Assomption-là remplace au total douze voies de large, donc six voies sur Dickson, trois voies sur Viau et trois voies sur St-Clément. Donc, c'est une réduction de l'attrait vers le réseau local. Par exemple, lorsqu'on arrive de Souigny, on peut tourner à droite sur trois voies de large. Vers l'Assomption, on ne pourra plus que tourner qu'à deux voies de large.

Donc, c'est une réduction nette du réseau accessible via le réseau supérieur, le réseau autoroutier. Il en va de même de la rue Bourbonnière, de la rue Davidson et de la rue Frontenac qui sont déconnectées des voies principales.

Il s'agit donc de créer des facteurs qui font en sorte que, lorsqu'on essaie de sortir de Notre-Dame, il est à peu près impossible de se retrouver dans un réseau performant pour aller au même point de direction. Donc, les gens sont captés sur Notre-Dame.

Et également le long de Notre-Dame, un autre point, un autre facteur essentiel qui fait partie du projet même de la rue Notre-Dame et qui est une différence notable des manières de faire qui ont pu être observées dans les années 1970, dans les anciens projets autoroutiers connus dans la région métropolitaine et qui est une manière de faire des années 1960, 1970 assez classique, c'est-à-dire la mise en place de voies de service.

Si on repasse le projet de point en point, il n'y a pas de voie de service le long de la rue Notre-Dame, ce sont des voies de desserte. Alors, évidemment, il s'agit plus que d'un choix de vocabulaire. C'est qu'en fait, lorsqu'il y a des rues parallèles de part et d'autre des voies principales de Notre-Dame, ce sont des voies qui ne peuvent pas être utilisées pour suivre la rue Notre-Dame.

Par exemple, si nous sommes le matin, je donne un exemple, vous êtes près de la rue Viau et vous entendez à la radio qu'il y a de la congestion sur la rue Frontenac et vous dites: *Bien, je vais prendre la voie qui longe la rue Notre-Dame en surface+, bien, vous vous retrouvez dans le Parc Champêtre et vous êtes obligé de faire un *U-turn* et retourner sur vos pas et d'aller reprendre la rue Notre-Dame.

Donc, c'est comme ça tout le long à trois points finalement, trois endroits. Autour de Pie IX, du boulevard Pie IX par exemple et de la tonnellerie, c'est la même chose. Ce sont des voies qui sont en partie discontinues quand on arrive de l'ouest. Alors, c'est une fonction au niveau de la voie de desserte qui a été mise pour s'assurer que ça ne puisse pas déborder sur les voies de desserte.

Et de la même manière, le ministère... et le rôle de la Ville devient encore plus essentiel, c'est, au niveau des artères périphériques qui seront déchargées, de mettre en place des mesures et notamment des aménagements physiques de réduction de la capacité des artères parallèles. Par exemple, la Ville de Montréal a mis en place un programme de rétrécissement de la rue Hochelaga à l'est de la 25, processus qui a été mis en place à peu près parallèlement ou juste un peu après le prolongement de l'avenue Souigny, je pense.

Donc, ce sont des actions précises qui augmentent la qualité de vie dans les quartiers, réduisent leur attrait. En rétrécissant, ce sont des rues qui deviennent très lentes, donc qui sont tellement moins attirantes qu'il est peut-être préférable pour l'automobile de rester carrément sur Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE :

Si je comprends bien, la rue Notre-Dame va devenir une artère intéressant pour quelqu'un qui part de l'est et qui se rend dans l'ouest ou au centre-ville.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Par exemple, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Et donc, c'est une artère qui ne sera plus d'aucun intérêt pour les gens des quartiers avoisinants. C'est une artère finalement, comme vous...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Ah! Non, c'est le contraire.

LA PRÉSIDENTE :

... comme vous réduisez les accès et les sorties...

420 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Non, c'est le...

425 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous ai mal compris?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

430 Oui, mais ça mérite une explication. En fait, ce qu'il s'agit de créer dans le quartier, ce
sont des conditions que même les gens du quartier par exemple -- parce qu'il demeure quand
même des liens qui sont Pie IX, l'Assomption et Alphonse-D. Roy. C'est aussi, en réduisant
l'attrait du réseau local pour en réduire la circulation, de rabattre -- même les citoyens qui
habitent ces quartiers-là, de les rabattre vers la rue Notre-Dame. Il y a des artères qui sont déjà
435 codifiées par la Ville de Montréal comme des artères qui doivent être reliées au réseau supérieur.

C'est un quartier, il faut le souligner, conçu au début du siècle selon un maillage, c'est-
à-dire une trame de rues quadrillées et qui n'impliquait qu'une très faible hiérarchisation du
réseau routier. Ce qui fait en sorte que c'est quand même un réseau routier tricoté, ce qui est
440 très facile de contourner, lorsqu'une artère, de prendre la rue parallèle. Donc, on en est réduit
souvent dans un réseau peu hiérarchisé physiquement de contourner via, même malgré des
stops, malgré... on est obligés donc d'utiliser des moyens comme des rues à sens unique
inversé de façon constante, ce qui est très emmerdant notamment pour les services d'urgence.

445 Donc, ce qu'il s'agit ici de faire, c'est de mettre en place un réseau plus hiérarchisé,
limiter le nombre d'accès à Notre-Dame, mais de maintenir des accès avec le quartier avec ce
que la Ville de Montréal a identifiés comme étant des artères majeures de façon à regrouper la
circulation sur ces artères-là qui sont conçues pour recevoir des flots plus importants et qui ne...
les citoyens les utilisant ou les automobilistes utilisant ces artères-là ne pourront pas utiliser une
450 rue résidentielle parallèle, puisqu'elle ne sera plus connectée à Notre-Dame.

Il s'agit donc de créer une véritable hiérarchisé dans le réseau pour augmenter la qualité
de vie dans ces quartiers-là, un réseau qui avait été conçu, comme je le disais, au XIXe siècle.
Je ne sais pas si c'est plus clair. Ça peut apparaître très technique à première vue.
455

LA PRÉSIDENTE :

On va revenir sur cette question-là.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, parfait.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais revenir, parce que je voudrais permettre à plus de citoyens possible de poser des questions, mais on va sûrement revenir sur cette question-là.

M. BORIS PINTADO :

Oui. Bien, il ne semble pas que j'aie eu une réponse pour savoir pourquoi ne pas favoriser la réduction effective de voitures. Et monsieur dit qu'on ne peut pas acheter les permis comme ça à tout le monde, mais ce n'est pas la question d'acheter. C'est plutôt de séduire d'une certaine façon. Et pour ça, en finissant, je voudrais qu'on tienne compte du succès des trains de banlieue actuellement. Et les gens, ça ne les intéresse pas d'être dans des embouteillages et peut-être même pas de prendre l'automobile tout le temps. Je veux dire, je pense qu'il y a des mentalités qui sont prêtes à changer, des gens qui sont prêts à lâcher la voiture s'il y a une alternative peut-être autre même que l'autobus qui n'est pas nécessairement la meilleure, mais des trains, je ne sais pas, d'autres. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Pintado.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, si vous permettez...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je voudrais juste rappeler que la rue Notre-Dame est parallèle au métro qui est un mode lourd de transport. Alors, la ligne est/ouest de métro est tout près de la rue Notre-Dame, est parallèle. Et notamment dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, le pourcentage de déplacements motorisés qui sont faits en transport en commun vers le centre-ville, c'est 68 %.

500 Donc, c'est difficile d'aller en chercher beaucoup plus dans un quartier où le transport en commun est déjà aussi populaire que ça.

LA PRÉSIDENTE :

505 Mais on va quand même revenir sur...

M. BORIS PINTADO :

510 Ce qui prouve que l'autoroute, la rue Notre-Dame est utilisée par la banlieue lointaine finalement.

LA PRÉSIDENTE :

515 Pas de manifestations s'il vous plaît. J'ai demandé hier à ce qu'il n'y ait pas de manifestations, aucune, ni d'approbation ni de désapprobation.

 Ce qui me fait dire que ça va être intéressant de voir véritablement quels sont les objectifs recherchés par la modernisation de la rue Notre-Dame. On va y revenir.

520 Madame Lucie Beaudoin. Bonsoir, Madame.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

525 Bonsoir. Moi, je suis une résidente du quartier. J'habite tout près de l'hôpital de soins prolongés, précisément au coin de Vimont et Adam. Et bien qu'on ait parlé de vents dominants, tout ça, en tout cas, il y a 40 % du temps que les vents ne sont pas dans le bon sens. Alors, je suis très préoccupée pour la question de la pollution.

530 Et je me demandais, parmi les analyses qui ont été faites du tracé pour... je ne sais pas comment on l'appelle, mais le coin, quand ça tourne au coin de Vimont, je me demandais s'il avait été retenu ou analysé le fait que ce coin-là tourne plus loin, soit vis-à-vis l'Assomption ou même entre Dickson et le prolongement du boulevard, là où, actuellement, il y a des ruines et du gravier.

535 **LA PRÉSIDENTE :**

 Alors, on parle de la courbe qui passe devant l'entreprise dont j'oublie toujours le nom.

540

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Canadian Steel Foundries.

545

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, la CSF.

550

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

555

Alors, je crois que vous avez déjà envisagé d'autres scénarios, soit une courbe un peu plus loin sur Dickson. Et madame parle peut-être d'une courbe peut-être plus près de l'Assomption. Alors, est-ce que vous pourriez nous faire part des motifs qui vous ont fait rejeter en tout cas la proposition sur Dickson, puis nous indiquer en quoi il ne serait pas opportun ou intéressant de faire une courbe plutôt dans l'axe de l'Assomption?

560

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

565

Effectivement, madame la présidente, nous avons envisagé un certain nombre d'alternatives. Et je vais demander à monsieur Boisvert de vous les décrire et de vous dire pourquoi nous ne les avons pas retenues, sauf les deux variantes qui sont sur la table maintenant.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

570

Oui. madame la présidente, il y a eu effectivement d'autres analyses qui ont été... techniques en termes de tracé, de géométrie routière. Si on prend la première qui est l'axe de la rue Dickson, effectivement, il y a eu, dans les années 1970, des terrains dans cet axe-là donc qui ont été acquis en vue d'une géométrie particulière. Donc, si on est à l'est -- je vais me diriger d'est en ouest pour le décrire. Donc, de la rue De Cadillac où il y a un viaduc existant, la rue De Cadillac a une courbe vers le sud au-dessus de la rue Dickson qui se rendait donc jusqu'à l'intersection Notre-Dame, une grande courbe et qui ramenait donc le tracé vers l'ouest, vers le centre-ville.

575

580

Ce tracé-là était prévu à l'époque totalement en aérien. Donc, c'était une espèce de boulevard Métropolitain. Donc, l'avenue Souigny passait par-dessus, était surélevée par rapport à la rue De Cadillac et passait à peu près au niveau des deuxième et troisième étages des résidences qui sont juste derrière les écrans antibruit qui ont été installés en 1998.

La problématique de cet axe-là, c'est qu'en étant en structure aérienne, nous passions au-dessus des voies ferrées du CN, des voies ferrées qui sont le long de Souigny. Donc, en passant au-dessus en aérien, il était possible de mettre une courbe suffisamment généreuse pour être sécuritaire, parce qu'on était, au-dessus donc aussi de la rue de Cadillac, beaucoup plus haut que le niveau du sol. Et on était carrément en métropolitain, donc sur piliers avec la rue Dickson en dessous de l'autoroute pour prendre encore une grande courbe près de l'usine Camco, pour se diriger donc vers l'ouest.

Une problématique importante déjà dans les années 1970, 1980... on a parlé plus tôt d'une certaine opposition dont le projet du ministère à l'époque avait fait l'objet. Il s'agit d'une opposition assez importante des citoyens du secteur de la rue Dickson et des secteurs résidentiels de part et d'autre de Souigny qui s'opposaient à l'époque à une structure aérienne. La structure aérienne impliquait nécessairement des bretelles d'entrée et de sortie pour raccorder Dickson qui était maintenue comme grande artère industrielle.

Donc, ce qu'on peut voir aujourd'hui comme étant des écrans antibruit était en fait des bretelles d'entrée et de sortie qui étaient à quelques mètres à peine des habitations. Et la structure aérienne causait des problèmes d'atténuation sonore importants. Compte tenu des difficultés ou des problématiques environnementales d'associer une structure aérienne, le ministère a préféré mettre en place une structure au sol avec des écrans antibruit.

Évidemment, les préoccupations environnementales ont évolué en plus de 30 ans. Une structure au sol est impossible dans l'axe de Dickson qui passe face à Camco pour une raison assez simple. C'est qu'il y a un passage à niveau qu'il faudrait mettre en place dans une courbe, et ce qui est impossible, non sécuritaire et interdit de toute façon par la Loi des chemins de fer et par Transport-Canada.

Donc, la troisième possibilité, si un tracé au sol à six voies, avec un passage à niveau dans une courbe qui n'est pas possible et qui n'est plus possible pour des raisons environnementales de passer en structure aérienne, c'est de passer en dépression, donc sous les voies ferrées du CN.

Entre la rue De Cadillac qui est dépression et Souigny par-dessus, c'est un viaduc construit dans les années 1970, donc de ce point-là où on peut commencer -- on devrait commencer à descendre pour passer sous les voies ferrées du CN et remonter pour s'aligner à la rue Dickson, la courbe qui est nécessaire est tellement serrée qu'elle pose des problèmes majeurs de sécurité routière. On est carrément hors normes sur le plan de la géométrie routière.

Donc, il n'est pas possible d'envisager une courbe sécuritaire pour les automobilistes pour raccorder Souigny à la rue Dickson en dépression. Ceci posait également, au-delà des problèmes de sécurité routière, des problèmes de raccordement à la rue Dickson ou à la rue l'Assomption. Celle-là a été choisie comme prolongement à la place de la rue Dickson. Et il y avait également toutes des problématiques qui en découlent, mais qui deviennent plus

secondaires, qui étaient de desserte de la rue Dickson, des industries le long de la rue Dickson. Mais l'essentiel était qu'il était impossible de faire une courbe sécuritaire.

Le ministère a donc tenté d'observer et de vérifier la possibilité de se tasser un peu plus à l'ouest, c'est-à-dire dans l'axe du boulevard de l'Assomption. Une des problématiques importantes était de ne pas maintenir la rue Dickson comme artère nord/sud compte tenu des habitations qui sont situées sur la rue Dickson. Donc, il faut maintenir ou prolonger le boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame comme artère locale de façon à déplacer la circulation sur la rue Dickson.

Donc, il s'agissait à la fois d'avoir un boulevard l'Assomption qui soit une artère locale et, en même temps, avoir une infrastructure routière rapide qui passe soit au-dessus ou en dessous. Donc, on se retrouvait avec une infrastructure multi-étagée pour avoir une artère au sol, avoir des voies rapides en dessous ou au-dessus pour pouvoir traverser les voies ferrées. Parce qu'il y a toujours une problématique, nous sommes au nord des voies ferrées, Souigny. Et il faut, si on veut venir au sud, passer par-dessus ou en dessous des voies ferrées au niveau des voies rapides toujours.

Donc, on se retrouvait, en essayant de raccorder le boulevard de l'Assomption, à avoir donc une montée en verticale, donc près des murs antibruit de Souigny. Les voies rapides étaient déjà obligées de s'élever au-dessus de la surface du sol pour pouvoir passer par-dessus les voies ferrées, ce qui créait ou engendrait une problématique sonore évidente pour les habitations de la rue Dickson dont on tentait d'améliorer un peu le sort au niveau acoustique.

Donc, en fermant Dickson, si on veut, on règle un peu leur problème de bruit, mais on le remplaçait par un problème de bruit qui venait des voies rapides et qui, finalement, commençaient déjà à s'élever pour pouvoir passer par-dessus les voies ferrées, parce que l'Assomption, cet axe-là, est à peine... de mémoire est 400 ou 500 pieds de Dickson. Donc, on se retrouvait à générer un problème qui remplaçait le problème qu'on tentait de régler. Donc, on se retrouvait un petit peu au statu quo finalement.

Et en plus, on se retrouvait avec un échangeur. Parce qu'il fallait maintenir les échanges avec le boulevard de l'Assomption, on se retrouvait avec un échangeur finalement à deux niveaux aériens. Donc, le niveau au sol et deux niveaux en aérien, on se retrouvait finalement avec un monstre d'échangeur qui devenait, enfin, une pollution visuelle, si on veut.

Il faut se souvenir que, dans le cadre du prolongement de l'avenue Souigny, le ministère conjointement avec la Ville de Montréal... d'ailleurs, il faut le souligner, deux partenaires qui ont démolé le viaduc Dickson qui était considéré par les citoyens comme étant aussi important que le problème de bruit avec les écrans acoustiques, donc un viaduc qui constituait une pollution visuelle. Alors, il n'était pas question pour ces citoyens-là de se retrouver à 500 pieds avec un élément encore plus monstrueux en termes d'impact visuel.

Donc, on se retrouvait encore avec un autre problème qui ne solutionnait absolument rien à ces citoyens-là, d'où l'intérêt de se tasser encore plus à l'ouest dans un secteur toujours industriel, ce qui nous permettait donc de pouvoir raccorder l'Assomption sans créer des échangeurs à plusieurs niveaux. Donc, ce qui nous a amenés à une variante qui est située sur les terrains de la compagnie CSF, Canadian Steel Foundries, donc le long de cette industrie-là, ce qui nous permettait donc finalement de raccorder l'Assomption et de fermer Dickson sans créer d'impact sur le milieu résidentiel. Ça, faut-il le souligner, il n'y a pas d'impact sur les citoyens de la rue Vimont.

LA PRÉSIDENTE :

En quoi n'y a-t-il pas d'impact sur les citoyens de la rue Vimont?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Bien, c'est que, madame la présidente, il a été souligné les questions acoustiques, les questions de qualité de l'air et d'effets sur la santé.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez une citoyenne de la rue Vimont qui vous ne croit pas beaucoup. Il faudrait vous faire plus convaincant.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Bien, on peut passer à travers les résultats de l'étude d'impact. Ils sont déjà documentés dans l'étude d'impact. C'est que les concentrations, on peut toujours les regarder de façon normative, madame la présidente, ou en termes d'effets sur la santé.

Sur le plan normatif, des normes, des standards à atteindre, nous sommes très loin sous les normes. Donc, il n'y a pas de problématique, peu importe la direction des vents, faut-il le souligner. Et sur les effets sur la santé, effectivement, il n'y a pas d'effet, et comme on en a discuté plus tôt, malgré toutes les conditions pénalisantes qu'on puisse envisager, dans le pire des cas, même dans des cas tellement pénalisants qu'ils sont peu probables dans la réalité, sinon impossibles. Donc, il n'y a pas d'impact.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

Et le bruit?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Le bruit, sauf X effectivement, on en a parlé plus tôt en après-midi X pour un immeuble qui est situé au coin de la rue Ontario. Et là, ça serait plus à ma collègue, qui est spécialiste, à le documenter. Au niveau sonore, il existe déjà une problématique associée au bruit industriel et au bruit ferroviaire.

Pour ce qui est du bruit routier qui est situé... si on prend le corridor de CSF, donc l'axe CSF, la variante CSF, bien, écoutez, c'est un peu le statu quo. Le bruit d'origine routière ne se rendra pas jusqu'aux habitations de la rue Vimont. Il n'y a pas d'impact associé. Cependant, le bruit d'origine ferroviaire ou d'origine industrielle, bien, c'est le statu quo. Il n'y a pas d'effet associé à ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Cet après-midi, vous avez montré un écran sonore avec l'option du CN, si je ne me trompe pas. Avec l'option de CSF, est-ce que, à ce moment-là, il y aurait un écran sonore de prévu, une butte?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non. Ce n'est pas nécessaire parce que, évidemment, en termes de responsabilité du ministère, c'est le bruit d'origine routière. Et la distance qui existe entre donc la voie routière et les habitations les plus proches, on est hors de la zone d'impact.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, la distance, c'est la mesure en fait qui permet...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Bien, c'est carrément la distance qui devient l'atténuateur, si on veut, effectivement. Et il y a aussi l'espace. C'est-à-dire lorsqu'on passe sur les terrains de CSF, on passe sur des petits bâtiments connexes à l'usine principale. Alors, on est coincés entre les voies ferrées et l'usine principale. Donc, c'est un corridor très, très serré. Il n'y aurait pas de place de toute façon pour mettre des buttes antibruit. Mais elles ne sont pas nécessaires de toute façon.

LA PRÉSIDENTE :

Et si vous avez l'option CSF, les voies ferrées demeurent...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Totalement en place.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

En place.

760 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Donc, on ne touche pas ni au nombre de voies ferrées ni à la qualité des voies ferrées.

LA PRÉSIDENTE :

765 Moi, j'aimerais peut-être que vous nous présentiez sur acétate, lorsque vous faites la courbe au niveau du CN, vous êtes en dépression, même en tunnel.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :
770 Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :
775 Et vous ressortez de l'autre côté. Vous remonter au niveau du sol. J'aimerais ça que vous nous indiquiez clairement...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :
780 La variante, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :
... où on se retrouve au niveau du sol et où on est en tunnel.

785 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**
Madame la présidente, ce qu'on voit ici donc, c'est ici la rue Vimont. La cour de triage, si on suit mon doigt, donc se trouve à être ici. Ici, il s'agit de l'axe CSF et il s'agit donc de bâtiments -- actuellement, ce sont des petits bâtiments connexes à l'usine principale. Ici, il s'agit de la Canadian Steel Foundries, le bâtiment principal.

790
795 Donc, la rue qui est ici, qui est une route à quatre voies, les quatre voies principales avec deux accès périphériques sont toujours en dépression, en dépression variable, mais toujours en dépression. Ils ne sont jamais au sol, avec des murs de soutènement de chaque côté. Donc, il s'agit d'une route en dépression qui rendue ici... donc ici, il s'agit d'un petit viaduc qui passe par-dessus les voies principales. Donc, rendu carrément à la limite des voies ferrées

du CN, donc on est toujours une route en dépression, il y a une dalle carrément sur les voies ferrées et on passe sous les voies ferrées, sous la façon du Centre de soins prolongés, pour ressortir donc face à la rue Vimont ici, à peu près où se trouve la rue Notre-Dame actuelle, donc au sud de la rue Notre-Dame actuelle.

LA PRÉSIDENTE :

Et plus au nord?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Plus au nord? Juste un instant. Donc, plus au nord, on a toujours... ici, il y a l'usine CSF. Donc, plus au nord, on suit toujours les voies ferrées du côté est, donc on ne touche pas aux voies ferrées, et on vient tourner ici pour se rendre vers Souigny, vers l'autoroute 25 toujours en dépression.

LA PRÉSIDENTE :

Toujours en dépression?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, oui, c'est toujours en dépression. Alors, la dépression cesse à peu près à ce point ici pour se retrouver en surface. En fait, ici on a l'axe de la rue Dickson actuelle où se trouve l'intersection Dickson/Souigny. Donc, c'est à partir de ce point-là où la route plonge pour carrément ici passer sous l'axe de l'Assomption, passer sous les voies ferrées pour ne pas entraîner, ce que j'expliquais un peu plus tôt, plusieurs étagements multiples en aérien. Donc, toujours en dépression, toujours en dépression et, comme je vous expliquais tantôt, c'est toujours en dépression.

Entre les deux points, donc à peu près ici, on n'est pas en dépression complète. On est à peu près à un mètre ou deux mètres. Donc, au lieu d'être 7 mètres environ en dépression, on est autour de 5 mètres. Il y a une espèce de petit dos d'âne.

LA PRÉSIDENTE :

Et la variante où on est plus à l'ouest?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Plus à l'ouest, donc à l'arrière du CN, juste un instant. Donc, il s'agit toujours du même principe de façon générale. On a toujours ici... on commence à peu près à la rue Dickson à être en dépression, donc on est toujours en dépression. Et on longe les voies ferrées du côté est. Donc, la cour de triage ici, on enlève plusieurs voies ferrées. En fait, il reste 12 sur une

probabilité de 18 à 19 voies, je crois, de mémoire, au moins 18, si ce n'est pas 19. Alors, ici la limite qui est ici est la même que les limites de propriété actuelles. Alors, les voies ferrées commencent ici. Donc, on est toujours en dépression. Alors, on est en dépression complète, en dépression complète toujours. Alors, on est toujours en dépression. On passe ici sous une dalle qui est aménagée avec du gazon et on est toujours en dépression vers le centre-ville.

La différence, c'est que vous voyez les petits bâtiments qui sont ici? Alors, le tracé CSF est ici, donc de ce côté-là des voies ferrées. Et l'autre possibilité, c'est de prendre à peu près, peut-être pas la moitié, mais à peu près le tiers de la cour de triage, d'enlever les voies ferrées. Et elle est en dépression. Il y a la possibilité ici, parce qu'on acquiert la propriété, de mettre en place une butte antibruit qui atténue l'autobus qui passe ici et atténue l'ensemble du bruit d'origine ferroviaire, en fait constitue une zone tampon entre le secteur industriel et le secteur résidentiel.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, laissez votre acétate là.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

Ça peut être utile.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une question concernant le tracé. Vous avez des connexions qui sont sur la Promenade Ontario et sur Sainte-Catherine. À ce moment-là, c'est quel trafic qui est prévu? Est-ce que c'est le trafic qui est en dépression ou non?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non, non, non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est le trafic qui est en surface?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non, c'est du trafic de surface. Alors, en fait, ce qui arrive, en fait, on a indiqué ici un accès facultatif à Sainte-Catherine. Je vous soulignerai qu'il est indiqué... comme le soulignait la

885 Ville de Montréal, ils sont en train de regarder la possibilité, l'accès Sainte-Catherine pourrait être questionné pour ne pas avoir de débordement sur la rue Sainte-Catherine, par exemple, parce que c'est classé comme artère commerciale.

890 Ici, c'est la Promenade Ontario. Le Marché Maisonneuve est juste ici. Donc, ce n'est pas relié directement aux voies rapides, mais c'est relié plus à l'intersection l'Assomption pour les déplacements locaux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

895 Puis les voies réservées pour autobus sont en dépression?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

900 Les voies réservées pour autobus en fait sont ici en accotement. Il y a un accotement élargi utilisé seulement que par les autobus à l'heure de pointe, en période de pointe le matin et en période de pointe le soir et interdit aux véhicules hors des périodes de pointe. En fait en tout temps, ils sont interdits aux véhicules, sauf pour les arrêts d'urgence et évidemment les opérations policières.

905 Donc, l'autobus ici est en accotement élargi et il vient sortir ici en surface. À peu près ici, il y a une sortie. Pour circuler ici, c'est une voie en site propre, donc une voie pour autobus seulement en tout temps. Pour ce rendre ici, ici il y a un *Cédez+ pour carrément rentrer sur la voie réservée qui est ici, pour permettre un point de contact avec le quartier si une desserte du quartier était nécessaire en autobus.

910 De même dans l'autre sens, l'autobus sort ici, arrête au feu, a un point de contact et vient ici, c'est une voie réservée en site propre pour autobus seulement, pour venir ici prendre l'accotement, donc une voie réservée aux autobus et se rendre vers le Viabus qui est vers Mercier-Est, Pointe-aux-Trembles.

915 Donc, c'est une variante qui permet d'ajouter au total environ, dans un sens et dans l'autre, 1.5 kilomètres, donc à peu près 2.5 à 3 kilomètres de voies réservées supplémentaires par rapport à la version de base.

920 **LA PRÉSIDENTE :**

Et est-ce que je comprends bien que les voitures ne pourraient pas sortir de la rue Notre-Dame et aller joindre la rue Sainte-Catherine? Parce que c'est en...

925 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Non. Ici, effectivement, c'est pour ça que c'est marqué *facultatif+. Mais en fait, donc, cet axe-là est réservé aux autobus seulement. Il est indiqué pour fins de commentaires, notamment de la part des autorités municipales. S'il était désiré d'avoir un impact en termes de desserte sur la rue Sainte-Catherine, il serait possible que rendu ici, à la Promenade Ontario, on élargisse, donc on ajoute une voie supplémentaire pour que les autos puissent se rendre aussi jusqu'à la Promenade Sainte-Catherine qui est une artère commerciale.

LA PRÉSIDENTE :

Vous empiéteriez sur les terrains qui sont adjacents?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Regardez ici. Comme j'expliquais plus tôt, c'est une variante qui n'a pas été la variante principale de l'étude d'impact. Donc, elle est optimisable. On voit ici trois petites voies ferrées, c'est très, très pâle. Donc, en fait, si on veut le faire, il y a de l'espace, au moins une bonne dizaine de mètres pour se tasser encore plus du côté est.

En fait, il est possible d'implanter ça sans toucher de quelque façon que ce soit à la propriété actuelle, à la limite de propriété actuelle du centre d'accueil, donc de tout faire dans la cour de triage.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Vous nous avez dit que vous avez avec vous votre spécialiste du climat sonore.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, tout à fait. Ça va me faire plaisir de lui...

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais bien qu'on indique à la commission en quoi il y aurait aucune modification du climat sonore pour les résidants de la rue Vimont, quelle que soit l'option, soit la variante dans la cour du CN ou soit la variante près de la Steel Foundry.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Alors, madame la présidente, je vais céder la parole à madame Line Gamache.

LA PRÉSIDENTE :

970 Monsieur Fournier, l'acétate qu'on vient de voir, la commission aimerait bien que vous la déposiez.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

975 Cet acétate-là, je peux la déposer, mais il est déjà dans l'étude d'impact.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

980 Non.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

 Pas celui-là?

985 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

 C'était le CN?

LA PRÉSIDENTE :

990 Le CN.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

995 Oui. Alors, il n'est pas dans l'étude d'impact aussi détaillé. Il est possible de le déposer sans aucun problème.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.
Bonsoir, Madame.

Mme LINE GAMACHE :

Bonsoir! Ce que je vous présente ici, c'est une carte qui présente les niveaux sonores qui ont été simulés pour la variante CSF. Les lignes qu'on voit ici en couleur, ça représente tout simplement des courbes de bruit. Les niveaux sont indiqués ici. La courbe en vert, c'est le niveau de 55 décibels qui a été simulé.

Ce qu'on peut voir là-dessus, la rue Vimont, elle est ici. Dans l'ensemble, les niveaux sonores avec cette variante-là vont être inférieurs à 55 décibels pour le premier étage et le deuxième étage sur la rue Vimont.

Donc, ce qu'on a jugé par rapport à la situation actuelle, c'est que l'impact allait être nul ou faible dans le pire des cas. Donc, à ce moment-là, il n'y avait pas de nécessité de mettre des mesures d'atténuation, soit des écrans antibruit par exemple. Alors, je peux vous présenter...

LA PRÉSIDENTE :

Juste un moment...

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... parce qu'il y a des gens qui sont un petit peu moins familiers avec ces courbes-là. Je vois le niveau 65 décibels et le niveau 60. C'est à ce niveau-là que les niveaux que l'on peut percevoir seraient à 65 décibels?

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Votre ligne rouge?

Mme LINE GAMACHE :

1045

Le 65 décibels serait vraiment collé à la route, le 60 un petit peu plus loin et le 55 est ici près des voies ferrées.

LA PRÉSIDENTE :

1050

D'accord.

Mme LINE GAMACHE :

1055

Il faut dire que ces courbes-là ne tiennent pas compte du bruit qui provient de la cour de triage. Ce bruit-là, il a été mesuré à quelques reprises, mais il est très, très variable. Il dépend beaucoup des activités à la cour de triage. Ce qu'on a pu constater, c'est que ça variait entre 55 et 65 décibels. Donc, c'est sûr qu'à ces courbes-là, il faut ajouter le bruit de provenance ferroviaire, mais qui est toujours là de toute façon.

1060

Et 55 décibels et moins, ça représente un niveau sonore qui est généralement reconnu comme étant acceptable. Donc, c'est une des raisons pour laquelle il n'y a pas de mesure d'atténuation qui a été considérée dans le cas de cette variante-là.

1065

On a ici la variante qu'on appelle la variante CN. Les mêmes simulations ont été refaites avec les mêmes débits. Ce qu'on peut voir, c'est qu'effectivement, la courbe de 55 est située un petit peu plus près des maisons, c'est assez évident. En fait, par rapport à la situation précédente, avec la situation qu'on appelle CSF, il y a une augmentation d'à peu près 2 décibels au premier et au deuxième étage. Ce qui fait qu'en moyenne, au premier étage, on estime à 51 décibels ce qu'on va retrouver et, au deuxième, environ 53. Ça reste faible comme impact et c'est toujours sous le 55 décibels qui est une limite acceptable. Donc, dans les faits, aucune mesure d'atténuation n'est nécessaire, même avec cette variante-là.

1070

1075

Le seul problème potentiel, c'est ici, tout près d'Ontario, où il y a un bloc appartements de trois étages ou quatre. Pour l'instant, par contre, il n'a pas été possible d'évaluer exactement l'impact, puisqu'on n'a pas pu estimer les débits projetés, ceux qui vont venir entre autres de l'Assomption. On a fait une estimation. On croit qu'il pourrait y avoir des augmentations peut-être de 5 décibels à cet endroit-là.

1080

Ce qu'il faut voir aussi, c'est qui est important, c'est que pour la rue Viau qui est ici, il y a une amélioration, je dirais, très, très substantielle du niveau sonore. En bordure de Viau, qui est une route de camionnage actuellement, on peut retrouver des niveaux sonores qui varient entre 63 et 66 décibels, ce qui est très élevé. Et maintenant la rue Viau, puisqu'elle ne sera plus connectée avec cette variante-là à Notre-Dame, devient donc une rue locale. Et les niveaux sonores seront près de 55 décibels en bordure de Viau. Donc, la variante CN pour ce secteur-là représente une nette amélioration.

1085

On a fait des calculs pour vérifier si on ajoute un écran antibruit, qui pourrait être constitué d'une butte, ici en bordure de la route pour voir quel serait l'impact. Et on pourrait construire une butte de 3 à 4 mètres. Ça pourrait réduire les niveaux sonores d'environ 2 décibels, donc ramener à la situation de la variante CSF. On a l'espace et ça serait possible de le faire, bien que ce ne soit pas vraiment nécessaire.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Madame Gamache, sauf pour la question du bloc appartements en haut évidemment...

Mme LINE GAMACHE :

Oui, ça, c'est un...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

... vous n'auriez pas l'espace non plus pour le faire?

Mme LINE GAMACHE :

Est-ce qu'on a l'espace?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Écoutez, c'est une hypothèse. C'est le raccordement de la Promenade Ontario. Si vous avez pu remarquer dans la variante CSF, la rue Ontario, la Promenade Ontario n'est pas raccordée du tout de quelque manière que ce soit à l'intersection l'Assomption. Je ne sais pas si c'est nécessaire, je peux vous le pointer sur le plan, ça serait peut-être plus simple pour tout le monde.

Donc, comme on peut le voir sur cette variante-là, la Promenade Ontario, c'est un sens unique qui est raccordé avec le boulevard de l'Assomption, donc pour permettre... bien, en fait, on peut quand même continuer tout droit pour le raccorder. Alors, ces débits-là sont très difficiles à prévoir compte tenu qu'il s'agit d'une desserte très locale. Donc, il ne s'agit pas d'une desserte sur les voies principales. Très difficiles à prévoir et nous ne savons pas de toute façon si, cette desserte-là, elle est désirée ou non par les autorités municipales.

Donc, cette desserte-là n'est même pas nécessaire, si l'on veut, en termes de fonctionnalité générale du réseau et de desserte du quartier puisque, par exemple, quelqu'un qui... et je reviens un peu plus vers l'ouest. Pour les gens qui habitent dans ce secteur-là, donc c'est une possibilité de venir entrer par la Promenade Ontario et se rendre chez soi, mais ils peuvent toujours descendre par le boulevard de l'Assomption et venir entrer par les différentes rues pour se rendre dans le quartier qui est ici, chez soi.

1130 Donc, en termes de fonctionnalité, elle n'est pas requise. Elle pourrait être requise si on voulait signaler la présence pour un bassin beaucoup plus large, amener des acheteurs potentiels dans la zone commerciale qui est la Promenade Ontario et le Marché Maisonneuve, le pôle que représente le Marché Maisonneuve. Donc, il s'agit ici plus d'une problématique d'aménagement urbain qui est de la responsabilité de la Ville de Montréal.

1135 Donc, en l'absence de ce raccordement-là ici, effectivement, comme je vous le soulignais, il y a l'espace en se tassant un peu plus. Cette butte antibruit-là pourrait être poursuivie carrément.

1140 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous terminé, madame Gamache?

1145 **Mme LINE GAMACHE :**

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1150 J'hasarde une question auprès de la Ville de Montréal. On a bien compris toutes vos réserves par rapport au projet que vous avez exprimées très clairement cet après-midi pour une fois, je le répète. Mais au-delà de ça, est-ce que vous êtes en mesure d'identifier si pareille desserte de connexion avec Ontario, c'est quelque chose qui pourrait, ou devrait, ou éventuellement serait favorable?

1155 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Je vais demander à madame Leduc de répondre à la question, si vous permettez.

1160 **Mme FRANCINE LEDUC :**

Oui, bonjour. Nous avons reçu ces documents-là au même titre que le grand public. Donc, nous sommes présentement à faire une analyse de ces deux variantes et principalement à voir toutes les considérations, bien entendu, mais aussi à voir l'implication qu'aurait un raccordement de l'axe avec les rues comme Sainte-Catherine et Ontario. Donc, il y a encore un travail à faire au niveau de données de circulation et les impacts sur le milieu.

1165 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1170 Par simple curiosité pour un néophyte, ce que vous allez analyser, vous venez de l'indiquer, ce sont les niveaux de circulation. Comment vous procédez pour mesurer l'impact et déterminer si vous êtes éventuellement favorables ou pas à pareille *offre+ entre guillemets?

Mme FRANCINE LEDUC :

Bien, c'est le débordement sur le réseau local, donc à voir l'incidence, parce qu'il y a quelque chose qu'on veut vraiment solutionner avec un tel projet, c'est de faire en sorte que la circulation du transit ne vienne pas nuire à la population locale. Donc, il faut voir qu'un tel raccordement peut produire à l'heure de pointe une possibilité de détournement, de voies de transit vers les rues locales.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Je vais reprendre ma question autrement, je m'adresserai au niveau du ministère des Transports. Vous avez déjà exprimé hier que, concernant l'autre partie du projet rue Notre-Dame, vous évaluez, vous estimez qu'il n'y aurait éventuellement pas d'impact de débordement compte tenu de ce que vous appelez la fluidité à caractère environnemental, si j'ai bien compris l'énoncé cet après-midi. Je le reprends comme ça, là...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Ce qu'on vise effectivement et ce que nos modèles nous montrent, c'est que, compte tenu de la capacité sur Notre-Dame et de la fluidité surtout sur Notre-Dame qu'on va améliorer, on va drainer environ 20 000 à 23 000 véhicules qui sont actuellement dans le réseau routier local en transit et qui vont revenir sur la rue Notre-Dame. Donc, on va décharger le réseau. On va à l'envers de cet effet de débordement-là, si vous voulez, et on va ramener, canaliser la circulation de transit sur la rue Notre-Dame.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Si vous êtes en mesure de l'estimer favorablement dans le cas de la rue Notre-Dame et des rues adjacentes au sud, est-ce que vous êtes en mesure de faire l'évaluation en ce qui concerne la rue Ontario avec cette possibilité-là? Est-ce que vous l'avez l'évaluée indépendamment de l'analyse à venir de la Ville de Montréal, bien entendu?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je pense que Jean-Michel va répondre à cette question-là.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Il s'agit ici d'un raccordement qui est indirect. Alors, il est très X je vais prendre le pointeur X il est dépendant de l'intersection ici l'Assomption. Et à ce titre-là, il s'agit d'une analyse beaucoup plus micro. Donc, c'est une analyse qui va dépendre de la gestion carrément

1215 de l'intersection qui est ici, en fonction des débits qui sont appréhendés sur le boulevard de l'Assomption.

Alors, les débits, on connaît les débits qui sont prévus sur le boulevard de l'Assomption. Donc, en fonction des débits qui sont prévus sur le boulevard de l'Assomption, il est possible
1220 avec la Ville de Montréal, qui a l'expertise pour la gestion des intersections munies de feux, de vérifier quelle est la disponibilité de temps de vert pour continuer tout droit et pour voir si cet axe-là est très attracteur. Donc, est-ce qu'il peut attirer potentiellement beaucoup de gens? Écoutez, s'il y a 1/10 de seconde de temps de vert, les véhicules ne peuvent même pas passer. Mais si ça donne une intersection qui est très, très fluide avec beaucoup de temps pour que les
1225 véhicules puissent passer, alors, là, on va se retrouver... et ça sera à la Ville de vérifier son désir, qu'est-ce qu'elle désire dans une problématique comme celle-là, donc une probabilité plus grande que des véhicules débordent pour venir prendre la Promenade Ontario versus la desserte de la Promenade Ontario.

1230 Donc, ça sera avec la Ville de Montréal, donc à nous proposer si elle désire ou non connecter la Promenade Ontario. Donc, elle est indiquée comme potentialité. La Ville de Montréal a à analyser, à l'aide de ses modèles de gestion de carrefours, si les avantages dépassent les inconvénients ou inversement.

1235 Il faut souligner que la problématique s'adresse surtout à cet immeuble résidentiel-là si la Promenade devient une artère commerciale un peu plus à l'ouest.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1240 Monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

1245 Je dois ajouter que la situation est un petit peu plus complexe. Et ce qui rend notre analyse un petit peu plus compliquée, c'est qu'on prévoit déjà le développement dans ce secteur-là. J'aimerais ça si on pouvait laisser l'acétate s'il vous plaît.

Or, comme il a été mentionné cet après-midi, nous entrevoyons la possibilité de voir le garage de la STCUM se bâtir en haut, au centre à peu près de l'écran. Mais par ailleurs, toute
1250 la partie à l'est de CSF jusque...

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi. Est-ce que vous pourriez l'indiquer sur la carte, parce que madame a
1255 sourcillé, là où la STCUM souhaite construire son...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1260

C'est sur ce terrain-là, si ne me trompe pas.

M. PIERRE BOUCHARD :

C'est ça.

1265

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est bien ça, monsieur Bouchard?

1270

M. PIERRE BOUCHARD :

C'est ça. On a également un autre développement qui est potentiel, qui est à l'étude actuellement, et ça concerne toute la zone entre l'axe de l'autoroute et la rue Dickson à proprement parler, donc tout ce quadrilatère-là qui est non utilisé en fait et même, également, les anciens sites de Bombardier du côté est de Dickson.

1275

Alors, il s'agit d'un projet qu'on appelle la Cité de la logistique qui est intimement lié avec les opérations portuaires. Il s'agit d'un centre de valeur ajoutée de transbordement à partir de marchandises qui rentreraient par des conteneurs qui seraient rouverts, dans lesquels les équipements seraient *repackagés* ou seraient... il y aurait une valeur ajoutée et redistribués à l'ensemble de l'Amérique du Nord.

1280

C'est un projet qu'on considère qui serait créateur d'emplois. Donc, si le projet va de l'avant, on espère pouvoir amener un assez bon développement avec peut-être 2 000 ou 3 000 emplois dans ce secteur-là. C'est la raison pour laquelle on cherche à faire ouvrir la rue l'Assomption et non pas la rue Dickson. Et ça nous prend absolument une bonne connexion entre la rue l'Assomption et la rue Notre-Dame.

1285

Toutes ces analyses-là, et dépendant si ces projets-là voient le jour, vont déterminer si, effectivement, il y a lieu... ça rentre dans le calcul de nos analyses, à savoir est-ce qu'on va faire la jonction Ontario ou est-ce qu'on va garder ça simplement pour des dessertes industrielles? Alors, c'est ça qui vient ajouter à la complexité pour nous autres de l'évaluer présentement.

1290

La STCUM, ça semble assez acquis que ça s'en vient. La Cité de la logistique, on attend encore après des décisions du Conseil des ministres. Donc, je ne sais pas quand est-ce que les décisions vont venir mais, on espère, avant le printemps prochain. On est obligés de quand même l'évaluer dans le scénario.

1295

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1300

Merci, Monsieur.
Merci, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

1305 Madame Beaudoin, est-ce que vous avez une seconde question?

Mme LUCIE BEAUDOIN :

1310 Oui. Tous ces commentaires-là en ont suscité une autre. Quand on parle *en
dépression+, ce n'est pas un tunnel. Est-ce qu'on a envisagé de carrément tout fermer...

LA PRÉSIDENTE :

1315 Monsieur Fournier?

Mme LUCIE BEAUDOIN :

1320 ... pour en faire un tunnel? Parce que les murs, les barrières brise-son, tout ça, en tout
cas, moi, ce que j'en connais, c'est que, souvent, ça reporte le son plus loin. Le son, il
voyage quand même, c'est juste qu'il va aller plus loin, une couple de rues plus loin ou quelques
maisons plus loin.

LA PRÉSIDENTE :

1325 Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1330 Sur le son, je ne vais pas revenir là-dessus. Si vous voulez une explication
supplémentaire, je demanderais à madame Gamache de venir expliquer comment le son
s'atténue avec la distance.

1335 Pour ce qui est du tunnel, oui, nous avons déposé à la commission le rapport de
Dessau sur l'option tunnel. Donc, c'est une option que nous avons regardée. Le tracé serait
grossièrement dans l'axe de la rue de Rouen et viendrait se raccorder essentiellement où on voit
l'intersection avec l'Assomption à cet endroit-là et irait vers l'est jusqu'à la cour de triage
Hochelaga du Canadien Pacifique.

1340 C'est une option que nous avons regardée et que nous n'avons pas retenue pour un
ensemble de raisons. Les coûts, bien sûr, mais aussi la difficulté de desserte du quartier. Ça
deviendrait vraiment un axe de transit à ce moment-là, puisqu'il n'y aurait pas de lien avec le
quartier Hochelaga-Maisonneuve, et des problèmes d'expropriation. J'ai mentionné hier qu'on
exproprierait une centaine de logis pour le portail ouest de ce tunnel-là, parce qu'il n'y a pas de
roc, il faut le faire en tranchée ouverte, donc exproprier les maisons qui se trouvent dans l'axe.
1345 Et, bien sûr, les problèmes de pollution dus à la ventilation du tunnel.

LA PRÉSIDENTE :

1350 Je veux juste vous arrêter, parce que madame parle plutôt de la possibilité d'être en
dépression, selon l'option cour du CN ou selon l'option de la Canadian Steel Foundries, mais
d'y aller vraiment carrément avec un tunnel dans ce tracé-là, dans ces deux projets de tracé-là.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1355 Non, puisque dans l'option retenue, puisqu'on n'a pas d'impact mesurable ou significatif
sur les résidants, on n'a pas considéré l'option tunnel compte tenu des coûts associés. Il faut
dire que, quand on recouvre une route au-delà de 270 mètres qui est la norme nord-américaine,
on doit déjà prévoir ventilation, surveillance, et caetera, issues de secours. Et ces obligations-
là créent des coûts extrêmement considérables tant en immobilisation qu'en entretien qui sont
1360 des coûts récurrents. Donc, compte tenu de l'absence d'impact, on n'a pas été à cette option-là.

LA PRÉSIDENTE :

1365 D'accord. Donc, vous ne l'avez pas du tout...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

J'aurais peut-être un complément d'information aussi.

1370 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1375 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. madame la présidente, parce qu'il est très important de mettre en contexte -- j'ai deux commentaires. Qu'on prenne l'axe CN ou CSF, il est important de noter que pour les voies principales, c'est quatre voies. Donc, c'est quand même un nombre de voies relativement
1380 limité. Et le nombre de véhicules qui circulent là-dessus est relativement comparable à ce qu'on peut observer dans un débit journalier moyen, une journée ordinaire de semaine sur la rue Sherbrooke actuellement.

Donc, la rue Sherbrooke est au sol. Nous, on propose une route en dépression. Donc,
1385 il faut penser que ce n'est pas une énorme infrastructure qui est mise en place, avec un énorme débit de circulation. C'est un axe qui se compare, en termes d'achalandage, à une grande artère à Montréal.

Le deuxième commentaire, c'est que, effectivement, en termes de recouvrement,
1390 comme j'expliquais, la variante peut être encore légèrement optimisée. Et si ça peut rassurer les citoyens, pour cette portion-là ici, il est possible en effet d'allonger légèrement cette dalle-là ici pour recouvrir encore plus pour ceux qui sont les plus près ici du corridor. Il serait possible de le faire tout en respectant les normes, les standards qui viennent d'être évoqués.

1395 **LA PRÉSIDENTE :**

J'ai bien compris que, dans cette courbe, vous seriez à quatre voies?

1400 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, exactement.

LA PRÉSIDENTE :

1405 Alors que juste avant, vous êtes à trois voies, puis juste après, l'autre courbe, vous êtes à, pas à trois voies, mais à six voies. Et juste après, vous êtes à six voies, c'est ça?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1410 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1415 Est-ce que le fait de rabattre trois voies en deux voies, ça ne peut pas causer certains problèmes de circulation ou certains freinages brusques ou...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Je vais peut-être tenter de vous l'expliquer avec cette figure-là.

1420

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1425

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

La situation qui est projetée en termes de circulation, c'est que... on va prendre un exemple. Un exemple, c'est toujours la meilleure façon d'expliquer. Nous sommes le soir. Du centre-ville, on se dirige vers l'est. Alors, ce qu'on observe comme débit de circulation, ce qui est projeté... et c'est un peu ce qu'on observe actuellement aussi, parce qu'on peut tourner à droite sur Dickson pour aller prendre Souigny. Ce qu'on observe, c'est que les débits sur la rue Notre-Dame, donc à peu près ici, ont tendance à se diviser à peu près en deux. Donc, les utilisateurs ont tendance soit à peu près à 40 %, 40 quelque pour cent, donc près de la moitié, à se diriger sur Notre-Dame vers l'est, à continuer sur Notre-Dame vers l'est, et à peu près la moitié, légèrement un peu au-dessus de la moitié, à se diriger vers Souigny.

1430

1435

Donc, le principe qui a été retenu, c'est qu'à trois voies ici, la voie de droite continue vers Souigny... la voie de gauche, pardon, continue sur Souigny, sinon on va assassiner une couples de personnes sur la route. Donc, la voie de gauche continue sur Souigny, la voie de droite du trois voies continue tout droit sur Notre-Dame obligatoirement, et la voie du centre, le choix se pose à l'automobiliste de continuer donc vers Souigny ou de continuer vers Notre-Dame. C'est une voie ce qu'on appelle en *Y+, là. Carrément, on a le choix entre les deux.

1440

Donc, le principe est un peu comme un arbre. Le tronc principal qui est Notre-Dame est assez important. Et en se dirigeant vers les branches, si on veut, les branches sont plus petites que le tronc.

1445

La même chose se pose le matin. Donc, de l'est, des débits arrivent de Notre-Dame, donc des quartiers, par exemple, Mercier, Pointe-aux-Trembles ou Montréal-Est ou aussi de Rosemont, parce que des gens qui demeurent dans Rosemont vont descendre l'Assomption, n'est-ce pas, pour venir prendre Notre-Dame. Donc, à peu près la moitié des débits vont arriver par l'Assomption, par Notre-Dame pour aller vers le centre-ville. Et à peu près la moitié arrive par Souigny, donc deux voies/deux voies. La voie droite arrive dans sa voie principale, toujours à droite en arrivant de Souigny. La même chose pour Notre-Dame... non, dans la voie de gauche plutôt et dans la voie de droite par Notre-Dame. Et la voie du centre, effectivement, il y a une fusion des voies du centre. Donc, c'est deux voies/deux voies qui vont tomber dans un trois voies, donc une capacité plus grande. Il y a une répartition à peu près égale des débits entre Notre-Dame et Souigny.

1450

1455

LA PRÉSIDENTE :

1460

Donc, vous n'entrevoyez pas de problèmes particuliers?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1465

Non. Dans un cas où deux/deux tombent dans trois, en fonction des débits qu'on y retrouve... parce que Notre-Dame, il faut souligner que quand Notre-Dame arrive ici, c'est un deux voies urbains, donc un deux voies avec des feux de circulation, souvent des véhicules qui s'arrêtent pour faire des livraisons en périphérie de la route. Donc, un deux voies sur Notre-

1470

Dame n'a pas la même capacité, par exemple n'accueille pas le nombre de véhicules que deux voies sur des voies rapides qui n'ont pas du tout d'adresses civiques avec des véhicules qui entrent, qui sortent, ou des piétons ou des cyclistes qui traversent les intersections.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1475

Dans l'étude d'impact, on relève qu'il y a un secteur qui a plus d'accidents actuellement sur Notre-Dame qui est le segment entre Dickson et Sainte-Catherine, ce secteur-là. Une des raisons qu'on souligne aussi, c'est le fait qu'il y a une courbe, une courbe horizontale. Est-ce que dans ce cas-ci, avec la courbe qui est proposée en tunnel, c'est un élément qui peut amener une situation plus risquée pour les usagers?

1480

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Jean-Michel.

1485

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. La courbe a été évaluée pour minimiser effectivement les risques. C'est une courbe ici qui a été choisie. Le rayon retenu est de 350 mètres. C'est une courbe qui est conçue en fonction des renversements, des dérapages pour des vitesses qui sont au-dessus. Alors, ce sont des vitesses de conception, de prévision pour que ça soit sécuritaire. Ce ne sont pas des vitesses affichées ou des vitesses pratiquées. Ce ne sont pas des vitesses confortables.

1490

Donc, il faut faire bien attention. Ce sont des aménagements qui permettent de minimiser les risques pour des vitesses de 127 kilomètres/heure pour les dérapages autos et de 116 kilomètres/heure pour les renversements de camions. Donc, ce sont des aménagements, 350 mètres, pour minimiser les risques associés au danger, mais dont l'aménagement en termes de confort visuel, de signalisation évidemment ne sont pas conçus pour ces vitesses-là de façon à minimiser l'intérêt d'utiliser des vitesses aussi hautes. Donc, c'est une signalisation à 70 kilomètres/heure.

1495

1500

Donc, ce sont des courbes qui sont conçues pour être sécuritaires, pour un usage important en termes d'autos et pour des camions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1505

Est-ce que les dévers sont prévus en fonction aussi des...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1510

Oui, tout à fait. Et surtout dans une courbe comme ça, ce qui est important de souligner, c'est ce qu'on appelle techniquement des distances de visibilité à l'arrêt. Cette notion-là, c'est tout simplement, lorsque vous êtes dans votre véhicule automobile ou dans votre camion, c'est quelle est la distance devant vous qui vous permet de voir le véhicule? Alors, 1515 quelle est la distance qu'il y a? En fait, le champ visuel est-il suffisamment ouvert sur une longue distance devant vous pour pouvoir apercevoir assez rapidement un véhicule qui serait tombé en panne par exemple? Donc, c'est cette distance-là qui est importante, une courbe 1520 suffisamment large, dégagement visuel des accotements suffisamment large pour avoir une bonne distance, donc suffisamment de temps pour pouvoir arrêter ou immobiliser notre véhicule avant de carrément foncer sur un véhicule qui serait arrêté devant.

Et ça aussi a été pris en compte de façon à augmenter cette distance de visibilité-là pour qu'elle soit suffisante pour permettre à un véhicule de stopper à temps.

LA PRÉSIDENTE :

1525

Alors, madame Beaudoin, vous avez eu droit à vos deux questions. Je vous invite à vous réinscrire si vous souhaitez poser d'autres questions.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

1530

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1535

Merci.

Monsieur Yan Desjardins.

M. YAN DESJARDINS :

1540

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1545

Bonsoir!

M. YAN DESJARDINS :

1550

Mes deux questions vont considérer l'information qui nous a été véhiculée, l'analyse que j'en ai faite. Elles seront brèves.

1555

La première, si on considère qu'on nous dit qu'il y aura de la poussière lors des travaux de l'aménagement possible, on nous dit cependant qu'il n'y aura pas d'impact négatif sur la qualité de l'air. Et, également, on dit qu'il n'y aura pas d'enveloppe... bien, on ne souligne pas qu'il y a aura une enveloppe pour la gestion ou l'assainissement de l'air.

1560

Dans ce cas-là, j'aimerais savoir comment on peut en venir à affirmer qu'il y aura beaucoup de poussière dans l'air, cependant ça n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air.

LA PRÉSIDENTE :

Et ça, c'est pendant les travaux de construction?

1565

M. YAN DESJARDINS :

Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

1570

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je vais demander à monsieur Boisvert de répondre.

1575

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1580

Madame la présidente, c'est un chantier. Effectivement, il peut y avoir donc une problématique associée à la qualité de l'air. Cependant, le ministère a une longue expérience des chantiers et aussi une longue expérience des moyens nécessaires pour s'assurer que la poussière ne constitue pas un enjeu.

1585

Il y a plusieurs moyens pour ne pas soulever de poussière dans l'air, notamment l'utilisation d'abat-poussière, le nettoyage des camions à la sortie du chantier ou à son entrée et de façon à maintenir les poussière au sol.

1590

Donc, il s'agit surtout des poussières. C'est du sol qui peut être soulevé par le vent ou carrément soulevé par le mouvement des camions. Donc, il s'agit de mesures relativement faciles à mettre en place, relativement peu coûteuses et qui dépendent beaucoup de la qualité de la surveillance qui est faite sur le chantier. Donc, il s'agit tout simplement de mesures qui sont mises en place et qui permettent d'assurer qu'il n'y aura pas de problématique associée à la poussière.

1595

1600

1605

À cet effet-là, on peut peut-être souligner qu'il y a eu un chantier important le long de l'avenue Souigny, à proximité -- et quand on dit *à proximité+, c'est à quelques mètres des habitations. Des quantités importantes de sol ont été retirées, notamment de sols contaminés, parce que des bâtiments industriels ont été démolis et ont été remplacés par des écrans antibruit. Et lors de la démolition des bâtiments, plusieurs réservoirs souterrains ont été trouvés carrément, qui étaient inconnus de la part du ministère, et que ces travaux-là importants, donc à quelques mètres à peine des maisons, ont suscité évidemment des craintes tout à fait légitimes. Mais deux ans après les travaux, un sondage a été fait pour regarder l'ensemble de la problématique de bruit, de consultation et ce que les citoyens pensaient. Est-ce qu'ils autoriseraient de nouveau ou accepteraient de nouveau des travaux à proximité de chez eux deux ans après que ça soit réalisé? Les résultats du sondage montrent un taux de satisfaction relativement élevé malgré la présence des travaux carrément à proximité de leur maison.

1610

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Combien de temps ces travaux-là ont duré?

1615

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1620

Ah! Les travaux ont duré au moins un été complet, une année, sinon une année et demie. Et les travaux à proximité immédiate des habitations ont duré au moins l'année, les travaux de creusage et d'enlèvement des sols contaminés, une saison complète, une saison estivale complète, sinon jusqu'à l'automne. Les travaux ont débuté très tôt le printemps. Les travaux principaux ont duré jusqu'à la fin 1998, jusqu'en décembre.

LA PRÉSIDENTE :

1625 Quelles sont les mesures de surveillance que vous mettez en place pour justement vous assurer que les mesures de réduction des poussières vont être respectées? Parce que vous allez contracter, vous ne serez pas le maître d'oeuvre, le principal maître d'oeuvre de ce projet.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1630 Je vais céder la parole à monsieur Fournier. Déjà il y a un cadre qui est établi, qui sont les normes de la communauté urbaine de Montréal. Évidemment aussi, au niveau de la gestion des sols, les méthodes, le ministère de l'Environnement nous contraint à un encadrement évidemment qui va de soi. Pour le cadre en termes de gestion de chantier, je vais laisser la parole à monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1640 Alors, madame la présidente, essentiellement, dans le devis qui définit ou les devis qui vont définir les travaux et les attentes du ministère face à l'entrepreneur ou aux entrepreneurs qui vont réaliser ces travaux-là, il y aura des mesures spécifiques sur le contrôle des poussières à l'excavation, au niveau du transport. Et ces éléments-là seront suivis, ça fait partie de la responsabilité du surveillant de chantier de s'assurer que les exigences du ministère contenues aux devis, spécifiées aux devis sont respectées. Et généralement, ces mesures-là sont accompagnées de pénalités associées au non-respect des attentes du ministère ou des clauses incluses aux devis par le ministère.

LA PRÉSIDENTE :

1650 Vous avez des inspecteurs qui s'assurent que ces clauses soient respectées?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1655 On a un surveillant, en fait une firme responsable de la surveillance, il peut y avoir plus qu'un surveillant sur le chantier, bien sûr, en permanence.

LA PRÉSIDENTE :

1660 D'accord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1665 Vous parlez du transport. Actuellement, je pense que, ce qui est prévu, c'est 1,5 millions de mètres cubes. Ça peut représenter combien de camions, ça, une quantité de...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1670

Il faudrait faire un calcul rapidement, mais c'est un nombre considérable de camions évidemment sur cinq ans, sur les cinq ans que dureront les travaux. Maintenant, ces travaux-là ne vont pas durer cinq ans au même endroit. Ils vont se déplacer, bien sûr, dans l'espace et dans le temps. Donc, les chantiers seront une série de chantiers localisés qui seront relativement faciles à surveiller. Je pourrai vous fournir un...

1675

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Bien, j'aimerais ça.

1680

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui.

1685

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1690

Et de quelle manière allez-vous... Est-ce qu'il y a des routes de camions qui vont être clairement établies? Est-ce que vous êtes soumis à une réglementation municipale à cet effet-là? Avez-vous des ententes à prendre? De quelle façon justement les camions ou la circulation des camions va être contrôlée pour ne pas perturber trop les citoyens?

1695

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

On va parler d'abord de principes généraux. Évidemment, je ne peux pas vous dire aujourd'hui comment exactement on va le faire, parce qu'on n'a pas un projet qui... on n'est pas aux plans et devis définitifs.

1700

Mais en termes de principes, d'abord le premier principe, c'est de maintenir la circulation, en autant que possible, sur la rue Notre-Dame, la circulation lourde sur la rue Notre-Dame. Si on devait momentanément déborder dans les rues locales, il y a certainement un respect de la hiérarchie du réseau local et du réseau de camionnage identifiés par la Ville de Montréal, mais certainement éviter les rues résidentielles, ça, c'est clair. Mais l'orientation du ministère, c'est de garder la circulation lourde sur la rue Notre-Dame durant la construction.

1705

LA PRÉSIDENTE :

1710 Monsieur Bouchard, est-ce que vous avez des règles strictes en cette matière à la Ville de Montréal?

M. PIERRE BOUCHARD :

1715 Normalement avec le ministère des Transports, ce qu'on fait lorsqu'on entreprend des chantiers comme ça, on s'assoit ensemble au moment de l'établissement des devis pour dicter nos directives. Je peux donner, par exemple, comme exemple l'autoroute Décarie qui est en construction depuis deux ans où est-ce que, avec le ministère des Transports, on a géré les impacts dus à la circulation d'une façon assez spéciale. Il faut dire que le ministère avait mis beaucoup d'argent par exemple. Et ça a été très apprécié. On s'attendait à beaucoup plus de
1720 congestion que ça et beaucoup plus de problèmes que ça, et ça a été pas mal mieux que... même au-delà de toutes nos espérances même.

 Cependant, ça a coûté cher au ministère par exemple, parce qu'on a dû demander des travaux dans des périodes de la journée sans interrompre... en interrompant d'une certaine façon
1725 les travaux aux heures de pointe pour permettre une plus vite évacuation, par exemple, du trafic.

 Donc, ça existe. Il y a des pourparlers qui ont tout le temps lieu avec le ministère au moment de l'établissement de ces grands travaux-là. Et ça fait partie d'un partenariat dans le
1730 cadre de l'entente cadre qu'on parlait cet après-midi. Donc, ce sont des discussions à avoir au moment de l'élaboration du chantier.

M. YAN DESJARDINS :

1735 J'aimerais juste qu'on m'explique ce qu'on veut dire par *problématique+. Est-ce que c'est associé directement à nocivité? Puisque j'ai déjà habité proche d'une autoroute sur le bord du fleuve, il y a énormément de poussière. Il faut épousseter à tous les jours, parce que ça s'accumule vraiment en grosse couche. Donc, s'il y en a un surplus, peut-être que ce n'est pas
1740 nocif pour la santé, mais c'est largement désagréable pour les citoyens.

LA PRÉSIDENTE :

 Est-ce que vous parlez d'un temps où il y avait des travaux de construction ou dans un moment où on...
1745

M. YAN DESJARDINS :

 Où il y avait des travaux de construction, mais légers, pas de cette envergure.

1750 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.
Alors, monsieur Fournier?

1755 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Bien, quand on parle de problématique, on parle... bien sûr, les poussières sont désagréables. Les poussières, dépendant de leur calibre, peuvent devenir nocives pour la santé éventuellement. Ce qu'il faut voir, c'est que dans le secteur de la rue Notre-Dame, le gros générateur de poussière n'est pas tellement la route comme telle, comme les activités portuaires en bordure.

1760 Le défi en fait pour le ministère, c'est de ne pas empirer cette situation-là. On a aucun contrôle sur ce qu'il se passe en dehors de notre emprise, bien sûr, mais le défi, c'est de s'assurer que ce que, nous, on va faire et durant les travaux de construction, donc des mesures de mitigation durant les travaux de construction. Et après ça, un protocole d'entretien, un processus d'entretien de la route, style balayage, lavage, et caetera, qui sera mis au point pour s'assurer qu'on ne va pas dégrader la situation.

1770 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais on peut penser qu'il peut y avoir quelques inconvénients pour les citoyens. Pouvez-vous admettre avec certitude qu'il n'y aura pas de désagréments?

1775 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1780 Madame la présidente, des travaux de 260 M \$, c'est sûr qu'on va les voir, et on va les entendre, et on va les sentir. Cependant, et je salue monsieur Bouchard dans ses commentaires de tout à l'heure, je pense que la Direction de l'Île de Montréal du ministère des transports est un leader dans l'innovation, l'application, l'identification de mesures de mitigation aux travaux. Par la force des choses, bien sûr, on travaille dans le milieu le plus fortement urbanisé du Québec. Et on a développé au fil des années d'abord une sensibilité à l'impact de nos travaux, qui est vraiment particulière à la Direction de l'Île de Montréal, et le développement d'un ensemble de méthodes de travail et de mesures de mitigation qui maintenant font tache d'huile et s'étendent autour de l'île.

1790 Et vous avez mon engagement, bien sûr, à ce que nous continuions à appliquer ces mesures-là, même quand ces mesures-là génèrent des coûts extrêmement importants. Et on s'attend à... l'ensemble des mesures de mitigation dans un chantier comme ça peut facilement représenter 30 % à 35 % de la valeur du contrat. C'est énorme en termes de mesures de mitigation, mais ce sont des sommes qu'on est tout à fait disposés à investir pour réduire au minimum les inconvénients durant ces travaux-là.

LA PRÉSIDENTE :

1795

Et est-ce que, aux coûts actuels, vous avez prévu le coût de ces mesures de mitigation?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1800

Elles sont incluses.

LA PRÉSIDENTE :

Elles sont incluses. Monsieur Boisvert, vous vouliez un complément d'information?

1805

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1810

Oui. Pour compléter ce que monsieur Fournier vient de signifier, d'une part, effectivement, avant même de définir de façon très, très pointue avec la Ville de Montréal notamment et d'autres partenaires la problématique au niveau des poussières, et notamment la Communauté urbaine de Montréal, déjà une enveloppe de 9 M \$, ce qui est assez exceptionnel déjà comme ampleur, est déjà prévue pour le contrôle notamment de la qualité de l'air.

1815

Et en ce qui a trait à la bonne volonté du ministère, pour pouvoir émettre une opinion sur la problématique des poussières pendant un chantier, encore faut-il avoir des outils. Et le ministère a fait mettre en place, en fait un cadeau, si on veut, une station d'échantillonnage de la qualité de l'air et des poussières a été mise en place sur la caserne de pompiers qui est située à côté du square Dézéry.

1820

Une des problématiques déjà pour documenter dans l'étude d'impact, c'est l'absence de données dans Hochelaga-Maisonneuve sur les poussières. Il n'existait pas, dans la partie sud d'Hochelaga-Maisonneuve, de station d'échantillonnage nous permettant d'avoir déjà un profil de la problématique actuelle. Alors, il était difficile de porter un jugement professionnel lorsque les données disponibles se font rares.

1825

Donc, déjà le ministère a acheté une station qui est installée et opérée par la Communauté urbaine de Montréal et les résultats sont d'ailleurs déjà disponibles depuis quelques mois sur Internet. Pour ceux que ça intéresse, ils sont déjà disponibles. J'espère ne pas me tromper en disant qu'ils sont disponibles même presque en temps réel.

1830

Donc, déjà là au départ, on s'assure d'avoir une station d'échantillonnage pour mieux connaître la situation actuelle et pouvoir la comparer comme situation à ce qu'on observe ailleurs sur l'Île de Montréal. Bientôt lorsque, à la Communauté urbaine, le module qualité de l'air sera regroupé, avec celui de la future Communauté métropolitaine de Montréal, avec l'ensemble des stations d'échantillonnage de la grande région de Montréal.

1835

Déjà les premières données sur la qualité de l'air, en ce qui a trait aux poussières dans le secteur, montrent que les problématiques de poussière sont comparables à d'autres stations,

1840

sont importantes. Les poussières sont déjà importantes, mais elles ne sont pas nécessairement associées à la route par exemple. Une station, je pense que c'est à Senneville ou à Sainte-Anne-de-Bellevue, montre des taux de poussière à peu près équivalents.

1845

Ce que ça montre aussi, c'est que, avec cette station-là, il sera possible d'avoir des données en temps réel sur les variations de poussières qui peuvent être associées au chantier, donc d'assurer, encore là, un meilleur suivi de la problématique.

LA PRÉSIDENTE :

1850

Merci.
Merci, monsieur Desjardins.

M. YAN DESJARDINS :

1855

Pour la deuxième question, c'est sur la forme et la présentation.

LA PRÉSIDENTE :

Je croyais que vous aviez posé vos deux questions.

1860

M. YAN DESJARDINS :

Non. Je voulais une précision sur ce qu'on définissait par *nocivité+.

LA PRÉSIDENTE :

1865

Allez-y.

M. YAN DESJARDINS :

1870

C'est sur les présentations vidéo qui nous ont été faites. Donc, je suis d'avis que la forme de la présentation a un impact sur la qualité de ce qui est perçu par les spectateurs.

1875

Je me réfère aux deux vidéos -- il y a trois vidéos en fait de présentation où est-ce que, dans la première vidéo, on voit 16 personnes qui se promènent en bicyclette ou à pied comparativement à 20 véhicules, tandis que dans la troisième, on voit 53 personnes qui se promènent contre 10 véhicules. Ça me semble largement disproportionné. Et puis je me réfère à monsieur Boisvert qui a fait une déclaration cette semaine, qui disait que tout ce qui est exagéré est insignifiant.

1880

Donc, ce que je veux qu'on me dise, tenant compte que le ministère est le promoteur, a été mis au courant de ces disproportions dans la représentation de son information le 18 octobre

dernier, et qu'on m'a dit par monsieur Boisvert et je cite: *Je peux bien te rajouter deux, trois *trucks*.+ Les deux, trois *trucks* n'ont pas été rajoutés, puis c'est une opération largement facile en infographie.

Donc, ma question est à savoir pourquoi la représentation infographique est toujours inexacte tandis que le ministère était déjà au courant?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Écoutez, je pense que ces illustrations-là ont été faites essentiellement pour démontrer ce que pourrait avoir l'air la rue Notre-Dame modernisée. Effectivement, on aurait pu choisir de la représenter à 5 h 00 de l'après-midi un jeudi. Ça pourrait être un dimanche matin et, à ce moment-là, ce qu'on a comme circulation et comme achalandage humain peut être tout à fait correct.

Ce ne nous semblait pas particulièrement significatif d'ajouter de l'animation, ou humaine ou véhiculaire, dans ces vidéos-là. Elles sont là pour se faire une idée notamment des espaces verts principalement. Et si vous avez eu le temps de regarder ces vidéos-là, elles ne s'attachent pas à la rue Notre-Dame en dépression, parce qu'il n'y a vraiment pas grand-chose à voir. C'est plus sur l'aménagement en surface. Et elles sont là essentiellement pour illustrer ce qu'on présente aussi avec les plans ou avec les visions qui... pas les animations, mais les simulations qui sont accrochées au mur derrière.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, on va faire une pause de dix minutes et on revient.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1920 Alors, on poursuit avec nos citoyens. Monsieur Jacques Blier. Est-ce que monsieur Blier est là? Monsieur Blier n'est pas là.

 Alors, madame Patricia Clermont.

1925 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1930 Bonsoir!

Mme PATRICIA CLERMONT :

1935 Bien, premièrement avant de poser ma première question, je voulais juste revenir sur l'intervention de Yan tantôt à propos de la vidéo. Pour rejoindre un peu ce qu'il disait, moi, j'ai remarqué aussi que, étant donné que la vidéo ou l'infographie était destinée à nous montrer un petit peu avec quoi on vivrait, moi, j'ai aussi noté que, par exemple, il n'y avait pas... quand on nous dit que le transport en commun va avoir une voie privilégiée, que ça va bien aller, 1940 d'ailleurs, il n'y avait pas d'autobus dans la vidéo.

 Donc, ça n'amène pas, par exemple, un néophyte à avoir une bonne idée de non seulement les espaces verts, mais de ce qui va circuler entre. Ça fait que, ça, c'était juste un complément...

1945 **LA PRÉSIDENTE :**

 Un préambule.

1950 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

 Oui, c'est ça. Ma première question, c'est: je me demande s'il serait juste de dire que, si les prédictions du ministère des Transports quant aux débits de circulation s'avéraient sous-évaluées de 50 % à 60 %, on pourrait aussi penser que tous les impacts analysés qu'on nous présente seraient également sous-évalués. 1955

 Par exemple, est-ce qu'il serait juste de dire que les impacts sur la santé des populations situées à proximité de l'autoroute seraient sous-évalués s'il y avait à terme 140 000 véhicules par

1960

jour sur l'autoroute Ville-Marie au lieu des 90 000 qu'on prévoit aujourd'hui? Les chiffres dont je parle, c'est tiré un petit peu de ce qu'il se passe autour de l'autoroute Décarie.

LA PRÉSIDENTE :

1965

Monsieur Fournier, la question est claire. Quel lien existe-t-il entre les débits de circulation et les impacts que vous pouvez évaluer?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1970

Madame la présidente, j'ai envie de demander à monsieur Allard de peut-être...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Alors, je pourrais peut-être faire une courte mise en contexte.

1975

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Mise en contexte de Jean-Michel Boisvert et un complément d'information de monsieur Allard.

1980

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1985

Juste une très courte mise en contexte au niveau des débits routiers. Pour bien comprendre, lorsqu'on parlait des débits routiers appréhendés maximums à l'horizon 2011, on n'était pas loin, on en a parlé un peu plus tôt, pas loin de presque de la capacité. Il nous reste une certaine marge de manoeuvre, mais qui ne permet pas de multiplier par 1.5, ou par 2, ou par 3 le nombre de véhicules possibles dans une journée.

1990

Donc, il y a une certaine réserve de capacité, mais elle est tout de même très, très limitée, d'une part.

LA PRÉSIDENTE :

Et cette capacité-là, elle est établie à combien?

1995

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est ce qu'on appelait sur le plan technique un niveau de service *D+, c'est-à-dire une fluidité très limitée et un abaissement des vitesses.

2000

Pour comprendre visuellement... malheureusement, je n'ai pas l'acétate, mais...

2005

LA PRÉSIDENTE :

Mais en nombre de voitures?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

En nombre, c'est près de 1 500 par voie.

2010

LA PRÉSIDENTE :

Ce qui veut dire, si vous faites le calcul?

2015

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1 500 véhicules par voie?

2020

LA PRÉSIDENTE :

Par voie.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2025

Oui. Écoutez...

LA PRÉSIDENTE :

2030

Sur le projet qui...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2035

Ça, c'est 1 500 véhicules pendant l'heure maximum, parce que les véhicules évidemment n'augmenteront pas toute la journée. Les gens ne vont pas travailler de façon massive pendant toute la journée et la nuit. Donc, la nuit, il y a un abaissement normal du nombre de véhicules. Donc, c'est 1 500 véhicules par voie, ce qui nous donne, si on met le nombre de voies, trois voies par direction, ce qui nous donne une journée complète qui nous amène donc à à peu près 90 000 véhicules au point de charge maximum, donc en s'approchant du centre-ville. Donc, on ne peut pas accueillir beaucoup plus de véhicules.

2040

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Il me semble qu'on parlait cet après-midi de 1 900 à 2 000 par voie. Est-ce que ça a baissé depuis cet après-midi?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non. Je n'ai pas parlé du niveau *F+. C'est-à-dire, lorsqu'on atteint 2 000 à 2 100 véhicule...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Selon le niveau *D+, ça serait 1 500 par voie pour avoir un niveau *D+?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Alors, je vous demanderais de me demander d'apporter un acétate sur l'explication très visuelle des niveaux de service. Ça simplifierait probablement la vie à tout le monde.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Allez-y.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Alors, demandez-le-moi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je vous le demande.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Merci. Donc, on est au niveau *D+, donc déjà une chute assez importante des vitesses. Les véhicules sont très proches, une plus grande densité. Donc, on approche.

Et lorsqu'on parle de 2 000 véhicules à 2 100, c'est dans des conditions optimales de géométrie. Ah! J'en ai déjà une acétate. Mon Dieu! On est mieux servis que ce qu'on imagine. Si vous permettez, madame la présidente...

LA PRÉSIDENTE :

C'est ce qu'on croyait, que vous l'aviez déjà.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Vous savez plus de choses que moi. Donc, ici on a les différents niveaux de service, ce qu'on appelle donc la densité. C'est un peu pour illustrer la densité de circulation.

On a ici par exemple sur des artères donc les différents niveaux de service. *A+ étant le meilleur, des délais très courts, la plupart des véhicules n'arrêtent pas, donc une très bonne circulation. Et la situation la pire étant le niveau *F+, délai moyen par véhicule dépasse 60 secondes, donc ce sont des situations considérées inacceptables par la majorité des conducteurs. Il y a une sursaturation, il y a plus de véhicules qui arrivent qu'il y en a qui peuvent passer en pratique.

Donc, nous, dans l'horizon 2011, donc dix ans après l'ouverture, ce qu'on s'attend, c'est un niveau de service *D+. Donc, des niveaux de service ici, c'est des niveaux de service pour expliquer avec un exemple qui est une intersection. Donc, plusieurs véhicules arrêtent, la proportion de véhicules qui passent sans s'arrêter diminue très rapidement. Plusieurs cycles n'arrivent même pas à écouler les files d'attente qui se forment. Donc, on est très près, à un niveau de service *D+, au maximum que la route peut prendre de façon stable. Et surtout le moindre petit incident, le moindre véhicule qui a une vitesse différente des autres, par exemple des autos qui rencontrent des camions, des poids lourds, en montée ou en descente par exemple, vont carrément débalancer le flot de circulation, ce qui va en sorte que des ensembles de véhicules peuvent s'arrêter presque complètement.

LA PRÉSIDENTE :

Actuellement, la rue Notre-Dame est à quel niveau de service?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Lorsqu'on parle actuellement de situation, j'ai un acétate qui pourrait le montrer de façon très détaillée, mais c'est tout l'ensemble des intersections. Alors, par exemple, Pie IX/Iberville - Frontenac, les intersections sont de niveau D, E, F selon les approches, selon les intersections. Donc, on a une situation à peu près équivalente ou pire à certains endroits, tout dépendant. C'est la situation actuelle.

Il faut bien souligner que lorsqu'on parle d'une capacité de 2 000 véhicules environ par voie, la capacité maximale théorique qu'une route peut prendre, c'est dans des conditions parfaites. Donc, ce sont des conditions où la visibilité, elle est parfaite. Ce sont des conditions où les courbes sont absentes. Donc, c'est une ligne droite ou des courbes très, très faibles

2125 avec une très bonne visibilité. Il n'y a pas de pente très forte, ni ascendante ni descendante, donc qui ne monte ou ne descende, par exemple, impliquant, s'il y a une pente, un camion a beaucoup plus de difficulté qu'une automobile par exemple, ce qui va faire des différences de vitesse entre les différents véhicules qui rendent le flot de circulation instable.

2130 Donc, c'est dans des conditions parfaites, totalement plates, pas de pente, aucune pente, pas de bretelle d'entrée et sortie qui fusionne par exemple. Si vous avez une bretelle d'entrée de véhicules qui viennent dans une voie, la voie n'aura pas une capacité de 2 000, parce que des autos vont essayer d'entrer entre deux autos, entre la distance qu'il y a entre deux autos par exemple, ce qui va abaisser la capacité théorique de la voie en question. Donc, 2135 lorsqu'on est entre 1 500 et 2 000, on est rendus à un flot de circulation qui peut difficilement en prendre plus. Ce qui permet de dire que, avec les flots de circulation prévus en 2011, on ne peut pas commencer à poser des hypothèses facilement d'une augmentation radicale du nombre de véhicules à long terme.

2140 Et aussi, il faut souligner que le nombre de véhicules maximum qu'on aura sur la rue Notre-Dame, c'est toujours le nombre de véhicules à ce qu'on appelle le point de charge maximum. Le nombre de véhicules qu'on observe sur la rue Notre-Dame est déjà dépendant du nombre de véhicules sous forme de bouchon finalement. Et c'est le robinet qui va un peu contrôler le nombre de véhicules total. Et on va avoir, comme je vous disais, déjà en 2011 un 2145 secteur qui va commencer à être intéressant, qui va augmenter l'attrait, si on veut X on en parlait un peu plus tôt X du transport en commun qui, lui, va pouvoir passer à pleine vitesse.

Un autre phénomène qui est démographique, qui mérite d'être souligné, c'est un phénomène associé au vieillissement de la population. C'est qu'on va observer, au-delà de 2150 2010, une stabilisation des déplacements, du nombre de déplacements générés, qui va faire en sorte que les prévisions... toute chose étant égale par ailleurs, on ne peut pas présumer d'événements impossibles à prévoir, comme on en a connu par exemple ou une récession, des choses comme ça, mais la démographie... donc, au niveau démographique, on va observer un plafonnement du nombre de déplacements à Montréal en pointe le matin, ce qui permet 2155 également de se rassurer sur les prévisions de véhicules qui sont annoncées dans l'étude d'impact.

Donc, considérant ceci X et je pourrai laisser la parole, mon introduction devait être courte X donc de valider, même avec une légère hausse, est-ce que les impacts appréhendés 2160 sont les mêmes.

LA PRÉSIDENTE :

Moi, j'aimerais quand même revenir. Écoutez, j'en suis des modèles, mais ça a des limites. Je regarde le boulevard Décarie. Au départ, lorsqu'il a été construit le boulevard 2165 Décarie, j'imagine qu'on prévoyait aussi une certaine fluidité. Aujourd'hui, quand on emprunte le boulevard Décarie à l'heure de pointe, il y a un bouchon et le bouchon est là.

2170 Alors, quand vous me parlez qu'il y a 2 000 véhicules par voie, qu'il y en a 1 500 dans un contexte *D+, il n'en demeure pas moins qu'un jour... on a sûrement dit ça un jour dans le cas du boulevard Décarie. Et aujourd'hui à l'heure de pointe, bien, on est un derrière l'autre à la queue leu leu et on attend notre tour pour traverser le pont Champlain ou pour aller ailleurs.

2175 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2180 Alors, j'ai un petit de difficulté. Quand je vous pose des questions sur la capacité de cette route-là, ça me semble toujours des réponses où c'est en situation non pas d'heure de pointe, mais c'est en situation moyenne sur une journée. Or, dans la vraie vie, il y a des heures de pointe, il y a des périodes de pointe et il y a des périodes entre les pointes, ce qui constitue une moyenne, mais il y a des heures de pointe.

2185 Alors, c'est ce que j'aimerais savoir, cette rue modernisée, qu'on pourrait appeler *autoroute+ même si vous ne l'appellez pas de cette façon-là, mais cette voie rapide, parce qu'elle va devenir une voie un peu plus rapide, un peu plus fluide, elle pourra absorber quelle quantité de voitures?

2190 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2195 La capacité de voitures est dépendante de la répartition dans la journée de l'achalandage. Effectivement, l'achalandage est plus fort en pointe le matin et en pointe le soir. C'est un peu ce qui est illustré dans les tableaux peut-être pas nécessairement faciles à interpréter, mais effectivement, on montre très bien que l'achalandage est à son maximum; enfin, l'achalandage le plus important se fait le matin et le soir et qu'effectivement, on s'attend à un achalandage moindre dans l'après-midi et évidemment moindre en pleine nuit. Et effectivement donc, l'achalandage maximum que l'on s'attend, c'est au niveau... je n'ai pas le chiffre devant moi, il faudrait que j'ouvre l'étude d'impact, mais d'à peu près 90 000 véhicules de mémoire. C'est en fonction de la capacité à l'heure de pointe qui génère le plus grand achalandage horaire sur une heure, donc la densité la plus forte de véhicules. C'est ce qui nous permet, à partir de cette heure de pointe-là qui est maximum, d'établir ce qu'on va retrouver dans la journée.

2205 Il faut souligner, ce qui nous permet de mieux comprendre comment se comportent les flots de circulation sur Notre-Dame dans une journée complète, c'est que la rue Notre-Dame est probablement la rue la mieux connue au Québec pour une raison relativement simple. La Ville de Montréal gère des feux de circulation actuellement sur la rue Notre-Dame. Et ces feux de circulation-là, ce sont des feux, entre guillemets, *intelligents+. Il existe sous la rue Notre-

2210

Dame actuellement des boucles de détection, c'est carrément un câblage électrique sous l'asphalte. Et tout ce que ça fait ce câblage-là, c'est de compter les véhicules qui passent. Alors, il compte en continu.

2215 Et la Ville de Montréal pourrait peut-être nous informer depuis combien d'années, mais ça fait plusieurs années; à ma connaissance, en tout cas, certainement plus de cinq ans. Compte les nombres de véhicules, donc compte les nombres de véhicules et adapte les feux de circulation en conséquence de façon à ce que les feux de circulation soient le mieux adaptés en termes de temps de vert, en fonction des véhicules qui se présentent à l'intersection, le nombre
2220 de véhicules qu'il y a sur la rue Notre-Dame. Ce qui nous permet de savoir de façon continue comment se répartit la circulation sur la rue Notre-Dame dans une journée complète, de comparer un week-end par rapport à une journée par exemple également, de comparer l'après-midi avec le matin ou le soir.

2225 Donc, ce qui nous permet, à partir de nos prévisions, d'avoir une idée relativement bonne de ce que ça peut représenter sur une journée complète et d'en arriver donc aux débits de circulation qui sont présentés à la...

LA PRÉSIDENTE :

2230
Sauf que c'est dans la situation actuelle.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2235 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Avec les contraintes actuelles et...

2240
M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Effectivement. C'est un élément qui nous permet de valider. Ça nous permet de regarder comment se comporte le camionnage également dans une journée. Il faut savoir que la
2245 rue Notre-Dame est très achalandée aussi entre la pointe du matin, la pointe du soir moins évidemment, mais quand même fortement sollicitée, utilisée, compte tenu des bassins d'emplois en périphérie immédiate. C'est évidemment en situation actuelle.

La situation projetée est avec un modèle plus important, beaucoup plus large qui couvre
2250 aussi toute la région métropolitaine, parce qu'on considère toute une banque de données, notamment les enquêtes o-d, les aspects démographiques, et caetera, pour pouvoir avoir des modèles de prévision. Mais ça nous permet aussi d'en vérifier la cohérence avec la situation actuelle, parce qu'on peut aussi, pour vérifier si notre modèle fonctionne bien, demander au modèle à partir de quelques informations, à partir des informations disponibles dans le modèle:

2255 *Vérifie donc quels seraient les débits si, sur la rue Notre-Dame, il n'y avait aucuns travaux+ de façon à calibrer si le modèle nous sort -- est-ce que le modèle nous sort des données qui sont tout à fait comparables à ce qui est observé sur le terrain actuellement à partir des boucles de détection ou carrément quelqu'un qui compte les véhicules qui passent.

2260 La rue Notre-Dame étant parfaitement, je dirais, presque en temps réel connue, ça nous permet de vérifier si le modèle nous sort les mêmes résultats qu'actuellement. Et ça nous permet de le calibrer.

2265 **LA PRÉSIDENTE :**

L'avez-vous fait?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2270 Oui, tout à fait. Alors, c'est tellement un avantage. Je vous dirai que, même comme professionnel, c'est probablement le plus beau cadeau qu'on ne peut pas avoir ayant une somme aussi importante de données disponibles.

2275 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on voulait connaître l'interrelation qu'il y a entre les débits et les impacts. Et il y a monsieur Allard qui doit...

2280 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je demanderais à monsieur Allard de venir nous rejoindre.

M. JEAN-LUC ALLARD :

2285 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

2290 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

2295 De façon relativement simple, en supposant qu'on garde la même composition d'un volume de circulation donné, les émissions sont tout simplement proportionnelles aux débits. Donc, on double le débit, on double les émissions à la source. Doubler les émissions, ça veut dire que si on additionnait en fait ce qui sort du pot d'échappement d'une voiture... parce que

c'est la principale source, ce n'est pas l'unique, c'est la principale, donc si on additionne ça, on double le débit, on double les émissions.

2300 Ce qu'il faut regarder ensuite, c'est que de doubler les émissions, ça ne veut pas dire que, à une résidence donnée, on double l'impact ou on double la concentration qu'il y aura au niveau de l'air ambiant qui est mesuré à proximité de cette résidence-là. En fait, il y a toute une série de modèles, que j'expliquerai tantôt, qui sont utilisés pour évaluer la concentration à une
2305 résidence donnée, dont un modèle de dispersion qui, lui, va tenir compte à ce moment-là de plein de facteurs: la vitesse du vent, la stabilité atmosphérique, et caetera.

 Et dans le cas de la modernisation de Notre-Dame, le facteur le plus important, c'est le fait que, dans la majeure partie du tracé, en fait on est en dépression. Et en dépression, ça a un effet similaire à ce qu'on retrouve en acoustique. En acoustique, ça fait un peu effet d'écran,
2310 ce qui envoie les ondes acoustiques à l'inverse, donc en s'éloignant des résidences. Au niveau de la qualité de l'air, ce n'est pas tout à fait le même phénomène, mais le résultat est assez semblable.

 Et en Californie, ils ont fait des études sur des tracés similaires et ça réduit ce qu'on va percevoir à une distance donnée de la voie. En fait, le fait d'être en dépression ou qu'il y ait un genre de mur en fait, parce que c'est l'équivalent d'un mur vu de la source, qui est le véhicule automobile, ce que ça se fait, c'est que ça augmente la hauteur de mélange. Donc, le mélange des polluants se disperse plus en hauteur avant de se disperser de façon perpendiculaire à la voie et, donc, d'aller vers les résidences.

2320 Le point qui est important à regarder X je sais que ça fait des réponses longues et peut-être complexes X c'est le fait que, au fil du temps, le modèle de calcul des émissions qui est utilisé, qui est actuellement ce que le ministère a utilisé quand il regarde sur Notre-Dame, dans la région de Montréal, et caetera, c'est le modèle MOBILE 5C. C'est un modèle qui a été
2325 développé aux États-Unis pour calculer les émissions des véhicules. Le *C+ veut tout simplement dire *canadien+. Donc, c'est une adaptation compte tenu que, dans le passé, les normes attribuables aux émissions de véhicules étaient différentes aux États-Unis et au Canada. Maintenant, en fait, on a harmonisé et on s'assure que les véhicules vont avoir les mêmes normes d'émissions, ce qui est une bonne chose. Et à ce moment-là, ces normes-là
2330 descendent, sont réduites dans le temps.

 Et donc, c'est ce qui explique pourquoi, quand on regarde, on le verra plus en détail tantôt, mais si on regarde l'impact 1999 et 2001, on observe une certaine tendance qui peut être à la baisse, à la hausse, et caetera. Mais quand on regarde entre 2001 et 2011, dans
2335 beaucoup de cas, on a une diminution, même si le débit augmente. C'est tout simplement parce que les normes d'émissions vont être revues à la baisse. Et comme le parc automobile, entre guillemets, se rajeunit au fil des années, les émissions globales de ce même parc automobile-là vont être moindres dans dix ans qu'aujourd'hui.

2340 Il y a d'autres facteurs qui valent la peine peut-être d'être mentionnés rapidement, mais
qui ne sont pas modélisés; donc, ça, c'est vraiment important de la mentionner. La congestion,
donc le modèle ne simule pas une congestion. Le modèle simule une vitesse donnée. Je
pourrai illustrer tantôt de façon graphique, mais un véhicule à l'arrêt, à la limite, émettrait de
façon infinie une quantité infinie. Évidemment, il ne bouge pas, il émet, donc on a un problème.

2345 À mesure que la vitesse augmente, la quantité d'émissions diminue pour atteindre,
suivant le contaminant donné, un minimum, donc un point optimum où les émissions sont
moindres. Et ça varie suivant le contaminant. Ça dépend souvent les types de véhicules, et
caetera. Et après ça, quand la vitesse augmente, ça recommence à augmenter. Et donc, dans
2350 ce sens-là, le modèle, de la façon qu'il a été utilisé, c'est qu'on essayait toujours, dans les cas
qu'on voulait critiques, de prendre les simulations les plus pénalisantes.

De la même façon, les arrêts à différents parcours, actuellement il y a plus d'arrêts sur
Notre-Dame qu'il y en aura avec la modernisation. Et en fait, ce qu'il faut voir, c'est que ces
2355 arrêts-là génèrent plus de pollution, autant pour le bruit que pour la qualité de l'air encore une
fois. Et donc, ça, ce n'est pas simulé. Donc, quand on compare l'actuel avec et sans projet ou
2001 avec et sans projet, on sous-estime la situation 2001, parce qu'en fait, à cause des arrêts,
il devrait y avoir encore plus de pollution qu'on le pense, et le projeté est à ce moment-là plus
réaliste. Et donc, dans ce sens-là, on donne un impact qui est encore là exagéré par rapport à
2360 ce qu'on aura probablement dans la réalité.

Et en bout de ligne en fait, ce qui reste à faire, c'est de regarder la concentration, le
bruit de fond qu'on appelle? Quelle est la concentration d'un contaminant donné à un récepteur
qui nous intéresse? Et, à ce moment-là, d'évaluer le différentiel entre un projet actuel et futur et
2365 de regarder si c'est en conformité avec une norme donnée d'air ambiant. J'espère que ça...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2370 Juste une petite précision.

M. JEAN-LUC ALLARD :

Oui.

2375 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour votre modèle, quelle est la quantité de camions est-ce que vous prévoyez dans ces
modèles-là?

2380 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

Je pourrai donner tous les chiffres tantôt. On a utilisé les mêmes.

2385

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Les mêmes que dans...

2390

M. JEAN-LUC ALLARD :

Alors, c'est typiquement 14 %, 15 % de mémoire.

2395

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ceux qui sont dans les...

2400

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, tout à fait. Alors, la situation actuelle et la situation projetée, c'est exactement les mêmes données qui sont indiquées dans l'étude d'impact.

2405

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que vous considérez aussi les débits sur les voies de desserte?

2410

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. De mémoire, tout à fait.

M. JEAN-LUC ALLARD :

Oui, oui. On inclut même, et on le verra tantôt dans les graphiques, les rues qui sont perpendiculaires lorsqu'elles sont importantes.

2415 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, la réponse à la question de madame, c'est que si on double le débit, on double l'impact d'émissions, en termes de...

2420 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

Pas l'impact. La quantité de polluants émis, oui.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

M. JEAN-LUC ALLARD :

2430 En supposant que tous les autres paramètres, les types de véhicules et tout ça sont constants, absolument.

LA PRÉSIDENTE :

2435 D'accord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2440 Juste une petite précision pour continuer avec madame. En fait, il y a les impacts sur la pollution de l'air, la qualité de l'air, si on veut. Il y a aussi les débits sur le sonore, je pense. C'est la même chose, c'est la même...

M. JEAN-LUC ALLARD :

2445 Absolument, oui. Ce n'est pas nécessairement proportionnel.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non, non, mais...

2450 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

2455 Au niveau qualité de l'air, c'est relativement proportionnel. En acoustique, de doubler le débit, il ne faut pas oublier que c'est en échelle logarithmique.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est vrai, c'est ça.

M. JEAN-LUC ALLARD :

Donc, on parle de 3 dB. Donc, la nuance est quand même significative.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais ce sont les débits qui font en sorte qu'il y a des impacts sur la qualité de l'air ou sur le bruit. À partir des débits...

M. JEAN-LUC ALLARD :

Absolument. Plus le débit augmente, plus le polluant, appelons-le comme ça, va être important.

LA PRÉSIDENTE :

Madame Clermont, vous avez une autre question?

Mme PATRICIA CLERMONT :

Oui, j'ai une autre question à propos du transport en commun. Alors, je me demande si la construction du métro vers Anjou et l'ajout des voies semi-réservées sur l'autoroute Ville-Marie constituent l'ensemble de l'effort en transport en commun que l'on veut effectuer. Est-ce que le ministère a évalué le taux de transfert de modalité de transport de l'automobile vers le transport en commun en tenant compte des ajouts considérables dans l'offre automobile que constituent Ville-Marie et le pont sur l'autoroute 25 qui devrait être construit? Sinon, si ça n'a pas été fait, pourquoi?

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que la question est suffisamment claire, monsieur Fournier? Oui?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui. Sur les mesures de transport en commun, il y a une voie réservée avec une grande capacité qui est prévue sur la rue Notre-Dame modernisée.

Le prolongement du métro Anjou est à l'étude actuellement. Il est inclus dans le plan de gestion des déplacements de Montréal et il fait l'objet d'une étude qui devrait être terminée en

2500 décembre, et donc rendue publique, et qui fera l'objet à ce moment-là d'une décision d'un point
*go, no go+, d'une décision d'aller de l'avant ou pas en fonction du potentiel d'attrait de la
clientèle.

Je reviens sur la présentation que la ministère a faite en début de soirée hier, c'est-à-dire
2505 les objectifs poursuivis. Il y en avait un certain nombre. On a identifié une série de
problématiques sur la rue Notre-Dame. Et la solution que le ministère propose s'adresse à
l'ensemble de ces problématiques-là. Et les déplacements de personnes sont un de ces
aspects-là, mais ne sera pas le seul aspect. Alors, le projet du ministère vise à répondre à
l'ensemble de la problématique identifiée sur Notre-Dame.

2510

LA PRÉSIDENTE :

Mais dans l'évaluation de ce projet Notre-Dame, est-ce que vous avez pris en compte
justement la construction du métro Anjou, les transferts modaux qui pourraient se faire,
2515 s'effectuer à la suite de la construction d'une station de métro ou si vous partez de la situation
actuelle? C'est un peu la question de madame, c'est ça?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2520

Jean-Michel.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Ça ne me semble pas nécessairement très, très clair. Cependant, ce qu'on a pu
2525 évaluer, peut-être que ça rejoint plus près la préoccupation qui vient d'être donnée, c'est
effectivement... on prend un cas très, très précis sur Notre-Dame, les voies réservées.
Effectivement, on a calculé l'impact de la voie réservée sur ce qu'on appelle le transfert modal.
Est-ce que cette mesure-là a pour effet d'attirer des automobilistes qui abandonneraient leur auto
pour aller vers l'autobus par exemple? Ici, il s'agit du Viabus. Si je comprends bien, en fait,
2530 c'est un peu le sens de la question.

Oui, effectivement, ce qu'on appelle le transfert modal a été évalué, a été calculé
effectivement. Et on peut donner...

2535

LA PRÉSIDENTE :

En ce qui concerne cette voie réservée?

2540 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, c'est ça, pris dans son ensemble. On considère l'ensemble du corridor, du projet qui est une partie essentielle de Notre-Dame. Ce qui a trait au Viabus, c'est un transfert modal de 1 187 individus.

2545 **LA PRÉSIDENTE :**

En ce qui concerne...

2550 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Le transfert modal.

2555 **LA PRÉSIDENTE :**

... le projet de métro Anjou...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2560 Non. Ça, je n'ai pas...

LA PRÉSIDENTE :

... est-ce que vous avez pris en compte...

2565 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Ça, je ne les ai pas sous la main.

2570 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais est-ce que vous avez pris en compte les transferts...

2575 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, les études dans le cas du métro Anjou ne sont pas terminées. Elles achèvent, elles seront terminées d'ici un mois, mais elles ne sont pas terminées. Donc, ce ne sont pas des données qui existaient quand on a fait l'étude d'impact de la rue Notre-Dame.

2580 Il faut dire que le métro Anjou est quand même relativement loin, relativement éloigné de la rue Notre-Dame et que, entre les deux, il y a la ligne de métro de l'est qui est déjà existante.

LA PRÉSIDENTE :

2585 Vous aviez également le pont de l'autoroute 25.

Mme PATRICIA CLERMONT :

2590 Juste pour préciser, là, c'est pour demander justement, à part de taux de transfert-là de modalité de transport, c'est aussi de prendre en compte le projet du ministère de construire un pont à l'autoroute 25, et ce qui va inviter des automobilistes, en tout cas, ce que certains croient, et l'autoroute Ville-Marie dans la forme que vous projetez aussi.

2595 Donc, est-ce qu'il y a quelque chose pour comme équilibrer un peu plus? Parce que, par exemple, une voie réservée d'autobus, ça me semble quand même relativement modeste par rapport à toute l'offre automobile que l'on peut stimuler avec ces deux projets-là pris ensemble, parce que le projet, il me semble qu'il ne faut pas juste le considérer tout seul, mais aussi comment il se branche aux autres projets.

2600 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

2605 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Alors, madame la présidente, dans le cas du pont de la 25, le ministère a déposé la note technique sur l'impact de construire le pont de la 25, sur ce que ça a comme impact sur la rue Notre-Dame. Et on a déjà mentionné que c'était un impact minime. C'est-à-dire qu'au niveau de l'heure de pointe dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve où on parle de 40 à 50 véhicules par heure, donc, c'est vraiment...

LA PRÉSIDENTE :

2615 Par heure?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Par heure durant l'heure de pointe.

2620 **LA PRÉSIDENTE :**

Par heure en moyenne dans une journée? Durand l'heure de pointe?

2625 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2630 Durant l'heure de pointe, oui. Donc, c'est vraiment un impact minime. Il faut rappeler que le pont de la 25, tel que présenté dans le plan de gestion des déplacements, sera accompagné de mesures préférentielles pour le transport en commun. C'est-à-dire, dans un premier temps, on s'attend que la circulation soit fluide, mais à mesure que la circulation va s'alourdir sur cet axe-là, il y a aura une voie réservée au transport en commun en site propre de Laval jusqu'à ce qui serait la station terminale du métro Anjou, avec un stationnement incitatif aussi de façon à intercepter les voitures avant qu'elles arrivent dans l'échangeur Anjou. Il y a donc là des mesures spécifiques. Et c'est clair que, dans le cas de la 25, la voie réservée va avec le projet de la 25. Ce ne sont pas des projets séparés.

2635 Par ailleurs, il faut voir que, quand on a une voie réservée, la capacité en termes de transport de personnes d'une voie réservée est absolument énorme comparativement à ce que peut transporter une voie utilisée par les véhicules. On sait que, dans la région de Montréal, le taux d'occupation moyen est de l'ordre de 1.2 personnes usagers par véhicule, alors que dans un autobus urbain, évidemment on parle de 47 places assises et probablement beaucoup plus quand on parle de gens debout, dépendant si on est en urbain ou suburbain. Il y a donc là une capacité de mettre des autobus un derrière l'autre dans la voie réservée, donc une capacité de transport beaucoup plus importante que ce qu'on retrouve sur les voies utilisées par les véhicules.

2645 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2650 Est-ce que le ministère envisage aussi des techniques de gestion de la demande? Et là, je parle au sens large, que ce soit du covoiturage, que ce soit stationnement incitatif. Et la question peut aussi aller à l'Agence métropolitaine. Mais est-ce que vous envisagez dans vos prévisions, vos prédictions, d'autres alternatives?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2655 Absolument.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2660 Et ça peut aller aussi bien au télétravail. On est dans une ère informatique, donc...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2665 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... il y a plein de choses qui s'en viennent.

2670

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2675

Effectivement, le gestion de la demande fait aussi partie des préoccupations énoncées dans le plan de gestion des déplacements ou des orientations annoncées dans le plan de gestion des déplacements et pour lequel il y a un montant de réservé. Et le ministère a déjà... en fait, le mandat au niveau de la gestion de la demande a été confié à l'Agence métropolitaine de transport, mais il y a déjà, de mémoire, cinq ou six projets dans la grande région de Montréal qui sont en discussion ou en marche.

2680

2685

Les projets de gestion de la demande, actuellement ce qu'on vise, c'est davantage du covoiturage dans un premier temps, vise d'abord à identifier de gros employeurs, des employeurs où on retrouve 3 000, 4 000, 5 000 employés, parce qu'on a là un bassin intéressant. C'est plus facile évidemment, si vous me passez l'expression anglaise, de *matcher*, de faire des liens, créer des couples d'utilisateurs et de propriétaires de voiture qui ont des chances d'habiter dans les mêmes quartiers ou dans des quartiers relativement près l'un de l'autre, et donc de créer ces utilisateurs-là du covoiturage à partir d'un même employeur. C'est la position du ministère actuellement. Et je pense que le représentant de l'Agence pourrait dire ou vous détailler où est-ce qu'on en est maintenant. Et c'est notre intention de poursuivre cet effet de gestion de la demande.

2690

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais juste avant, est-ce que vous avez envisagé dans les voies réservées pour autobus d'avoir des véhicules avec plusieurs passagers qui pourraient emprunter ces voies-là?

2695

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2700

Dans le cas de Notre-Dame, on ne l'a pas envisagé. Par contre, c'est une pratique qu'on utilise ailleurs, comme par exemple ce qu'on est en train ou ce que l'Agence est en train de mettre en place sur la 25 quand le pont sera élargi... la voie réservée sur la 25, qui a été mise en service vendredi de la semaine dernière, cette voie-là actuellement est réservée aux autobus, mais elle deviendra aussi accessible à des véhicules à taux d'occupation élevé, comme ce qu'on retrouve, par exemple, sur l'autoroute 15 actuellement en direction nord vers Laval.

2705

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais pour Notre-Dame, est-ce que c'est parce que c'est sur un accotement que c'est impossible de le faire ou c'est...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2710

Jean-Michel.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2715

Oui. Comme on a expliqué plus tôt, les voies réservées sont en partie sur des accotements, mais aussi en partie en site propre. La partie en site propre permet de *bypasser*, pardonnez-moi l'expression, carrément les points où il y a le plus de véhicules automobiles pour avoir un différentiel de vitesse qui est favorable à l'autobus le plus grand possible.

2720

Il ne serait pas, je ne pense pas... enfin, c'est à l'AMT probablement de répondre à ça, mais je vois mal qu'on y mette des véhicules automobiles qui viendraient contrecarrer les gains de l'autobus. Mais il s'agirait à l'AMT de vérifier, qui est l'opérateur de l'ensemble de ces infrastructures-là, de nous dire si elle accepterait ou non des véhicules à taux d'occupation élevé là-dessus.

2725

Mais compte tenu de la nature très variable de la mesure qui est adaptée à la géométrie particulière de Notre-Dame, disons que ça rend peut-être un peu plus complexe une telle opération.

2730

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

La question est lancée pour l'AMT.

M. YVES PHANEUF :

2735

Alors, la question à savoir si on permettrait...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2740

Oui, d'avoir des...

M. YVES PHANEUF :

2745

... d'avoir du covoiturage. Actuellement, le projet Viabus, c'est un projet, il faut dire, qui a pour but d'améliorer les dessertes, une desserte en transport en commun qui part de la région de Repentigny, qui dessert aussi le secteur de Pointe-aux-Trembles et, pour après, se rendre jusqu'au centre-ville.

2750

Et un des objectifs en termes de conception de ce projet-là, c'est de conférer pour les autobus, qui vont assurer ce service-là, des critères de conception qui vont se rapprocher d'un site propre. Ce que je veux dire par là, c'est que, quand on a fait l'analyse des différents scénarios possibles, idéalement l'objectif était de pouvoir mettre un mode le plus structurant possible. À ce moment-là, on pense à un train ou à un mode du genre.

2755 Comme il était impossible de pouvoir assurer un tel type de desserte à partir de la banlieue jusqu'au centre-ville, on a étudié la possibilité de conférer les qualités de ce type de service-là pour les autobus. Et ce qui a été mis de l'avant, c'est de pouvoir utiliser une emprise ferroviaire qui longe approximativement l'axe de la rue Notre-Dame à partir de Pointe-aux-Trembles jusqu'à l'autoroute 25 et, en utilisant cette emprise ferroviaire-là, d'aménager des

2760 voies réservées qui seraient vraiment exclusives au transport en commun avec des mesures de signalisation qui pourraient s'apparenter à un train de banlieue, disons. Et après, on s'intègre au projet de modernisation de Notre-Dame en empruntant la bretelle d'accès Souigny, et puis prendre le tracé qui a été présenté.

2765 Dans ce contexte-là, on ne privilégie pas de mettre du covoiturage à l'intérieur de cette emprise-là pour pouvoir, d'une part, donner toute la souplesse et les qualités d'opération de transport en commun pour que ça soit le plus efficace possible.

2770 D'autre part, il y a aussi des questions d'impacts. Si on ouvrait dans la partie... pour que vous me compreniez bien, la partie d'emprise ferroviaire, si on permettait à des véhicules de covoiturage à deux personnes, ou trois personnes, ou plus dedans, on augmenterait l'achalandage et il pourrait y avoir des impacts importants, parce qu'il y a plusieurs rues qui traversent cette emprise ferroviaire-là. Donc, on ne veut pas empêcher, surtout en heure de pointe, toute circulation transversale qui traverse cette voie-là.

2775 D'autre part, quand c'est possible de pouvoir combiner des services d'autobus et du covoiturage dans des voies réservées, bien sûr qu'on favorise cette approche-là. Et on a pu le faire dans un autre cas entre Terrebonne et Laval en direction de Montréal en utilisant des accotements. Mais pour en arriver à avoir une voie réservée autobus et covoiturage qui soit

2780 fonctionnelle et sécuritaire, on a pu profiter d'un contexte assez particulier d'un tronçon autoroutier qui, de par sa configuration, géométrie et aussi par des caractéristiques de circulation en termes de débits aux entrées et sorties, de pouvoir accommoder et opérer une voie réservée pour la covoiturage.

2785 Ce que je veux dire par là, c'est que, quand il y a des entrées et sorties avec des gros débits de circulation automobile, beaucoup d'automobiles qui entrent et qui sortent, avoir une voie réservée toute en rive avec tout le flot de circulation qui va entrecroiser, qui va traverser, si vous voulez, la voie réservée, ça devient inopérable et il peut y avoir aussi des dangers en termes de sécurité.

2790 Dans le cas du projet Notre-Dame, il y a quand même des entrées et sorties avec des débits importants. Si on rajoute dans cette voie réservée-là... c'est quand même sous toute réserve, parce qu'on a une analyse encore plus fine à faire avec le projet qui est sur la table, mais s'il y a des débits importants et des débits de virage à droite importants pour les gens qui

2795 sortent de l'autoroute et puis qui vont prendre, disons, boulevard Pie IX, si on rajoute du covoiturage dans cette voie-là, on peut nuire au transport en commun finalement, à l'efficacité de la voie réservée.

2800 Il faut comprendre que, dans une voie réservée qui arrive à une intersection avec un feu, généralement on dit techniquement qu'il y a un relâchement de la voie réservée pour permettre aux automobiles, qui veulent virer à droite, de pouvoir faire ce mouvement-là. À ce moment-là, donc il y a un certain nombre d'automobiles qui vont effectuer des mouvements-là. Si, combiné à ça, on a des autobus qui prennent la voie réservée, si on rajoute du covoiturage, à un moment donné, les débits peuvent être tels qu'on se nuit à ce moment-là mutuellement.

2805

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est quoi la fréquence du Viabus?

2810

M. YVES PHANEUF :

Avec l'achalandage potentiel qui a été estimé, on l'évalue à 6 800 usagers en période de pointe du matin.

2815

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais ça correspond à combien d'autobus à l'heure?

2820

M. YVES PHANEUF :

Avec une fréquence aux trois minutes, avec des autobus conventionnels, ça répond à la demande. C'est une fréquence moyenne parce que, l'heure maximale, il peut y en avoir un peu plus. Et aux périodes de pointe un peu moins achalandées, il peut y en avoir un petit peu moins. Ça, c'est une moyenne.

2825

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame.

2830

Alors, maintenant, on va passer à la présentation... oui, monsieur Fournier, vous voulez rajouter un point?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2835

En fait, deux petites informations.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

2840

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Jean-Michel aura de l'information pour comparer les débits de la voie réservée avec les débits des voies banales.

2845

L'autre élément, c'est pour répondre au Commissaire Dériger. On a évalué le nombre de camions à à peu près 150 000 pour 1,5 million de mètres cubes.

LA PRÉSIDENTE :

2850

Merci.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2855

Alors, Jean-Michel.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2860

Oui. À partir des données fournies par l'Agence métropolitaine de transport au sujet de l'achalandage de la voie réservée, c'est intéressant de comparer de façon à mettre en contexte l'utilisation de la voie réservée versus l'utilisation des voies principales, des voies de la rue Notre-Dame.

2865

Donc, pour la même période en 2001, pendant la période de pointe du matin, donc pendant trois heures, c'est environ 9 000 autos qui se rendent vers le centre-ville. Pendant la même période, l'Agence métropolitaine de... grâce à la mise en place du Viabus et des mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame, c'est 6 830 usagers qui se retrouveront dans le transport en commun et ça, pris ensemble. Donc, c'est plus du tiers des usagers de la rue Notre-Dame qui seront dans le transport en commun sur les mesures préférentielles.

2870

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2875

Alors, maintenant, on avait planifié pour ce soir une présentation de la qualité de l'air. Et on commencerait par la présentation de la Communauté urbaine qui va nous faire part des normes en la matière sur l'île. Et c'est monsieur Gagnon qui va faire la présentation? Alors, monsieur Francoeur préalablement et monsieur Gagnon par la suite.

2880

M. RAYNALD FRANCOEUR :

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2885

Bonsoir!

M. RAYNALD FRANCOEUR :

2890 Le Service de l'environnement de la communauté urbaine de Montréal a élaboré et voit à l'application du règlement 90 sur l'assainissement de l'air. Le règlement 90, il y a des diverses dispositions concernant le contrôle de la pollution atmosphérique.

2895 Nous avons l'article 6.01 qui vise essentiellement les sources fixes, on entend qui sont reliées à toutes activités commerciales ou industrielles. Donc, nous avons des normes de contrôle d'émissions, concernant des réductions, des concentrations. Et ça touche les particules, les substances organiques et certains gaz ciblés.

2900 Nous avons aussi l'article 3.01. Il y a au-delà de... le chiffre précis, c'est 356 agents polluants avec des normes qui sont de deux types. Le premier type de normes, qui est la valeur A, s'applique aux sources fixes, tandis que le second type de normes, qui correspond à des valeurs moyennes B, représente des valeurs de concentration dans l'air ambiant. Et ce, ça vise les sources atmosphériques fixes et/ou mobiles. Donc, cette valeur B-là est basée sur différentes périodes de temps, soit une période d'une heure, de 8 heures, de 24 heures, d'un mois et même sur une base annuelle.

2905

LA PRÉSIDENTE :

2910 Pour le bénéfice de tous, une source fixe, c'est une cheminée par exemple?

M. RAYNALD FRANCOEUR :

2915 C'est une cheminée d'industrie ou de chauffage. Donc, c'est quelque chose qui est fixe.

LA PRÉSIDENTE :

Et une source mobile, ça peut être une voiture?

2920 **M. RAYNALD FRANCOEUR :**

Ça peut être une voiture.

LA PRÉSIDENTE :

2925

Un camion ou autre?

M. RAYNALD FRANCOEUR :

2930

Un camion, oui, effectivement. Donc, pour en venir à une des questions posées par un des intervenants au préalable, au début de la soirée, je dois mentionner que nous voyons à l'application du règlement concernant tous travaux qui se déroulent sur le territoire de la CUM.

2935

Donc, nous avons des dispositions dans le règlement prévues pour cibler ces sources-là. Nous avons des inspecteurs et nous appliquons. Nous avons même poursuivi des contracteurs, parce qu'ils ne répondaient pas aux dispositions du règlement.

2940

Donc, dans cette optique, pour contrôler, il faut bien mesurer. Et par le fait même, je me permets de passer la parole à monsieur Claude Gagnon qui va vous parler de notre réseau d'air ambiant.

M. CLAUDE GAGNON :

2945

Merci, Raynald.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

2950

M. CLAUDE GAGNON :

Bonsoir. Ce soir, en fait, il a été déposé les 13 copies nécessaires au rapport annuel de qualité de l'air de l'année 2000 du Service d'environnement de la CUM, en fait sur le territoire de la CUM.

2955

Ce que je vais vous présenter dans les prochaines minutes essentiellement, ce n'est pas un cours sur la pollution de l'air, mais presque. Je ne sais pas s'il y a des jeunes du niveau cégep qui seraient ici. En fait, je pense que ça pourrait être intéressant. Par contre, on ne poussera pas nécessairement dans les détails. On va aller voir les normes de qualité de l'air,

2960 mais la problématique de la qualité de l'air essentiellement sur le territoire de CUM qui nous a
menés à l'installation d'une station de mesure le long de la rue Notre-Dame.

2965 À Montréal, en fait les problèmes de qualité de l'air, ça fait 30 ans que le Service
d'environnement mesure la qualité de l'air. Plusieurs problèmes ont été réglés. En fait, on parle
de polluants primaires, des polluants qui vont sortir directement des sources fixes, comme
monsieur Francoeur le disait tantôt, sur lesquels on peut avoir une intervention directe par un
épurateur d'air. Donc, il est facile de réduire les émissions. Sources fixes, en fait monoxydes
2970 de carbone qui viennent d'une source mobile, mais avec l'arrivée des catalyseurs depuis une
vingtaine d'années, le monoxyde de carbone a été contrôlé. Donc, ces polluants-là, ce sont
des polluants qui sont sous contrôle. On pourrait en nommer quelques autres aussi. Par contre,
il y a plusieurs polluants qui sont contrôlés.

2975 Les polluants qui ne sont pas contrôlés aujourd'hui, qui sont problématiques, qui
causent une mauvaise qualité de l'air de façon relativement régulière, peut-être entre 5 % et 15
% du temps sur le territoire de la CUM, comme partout au Canada... en fait, on n'est pas une
exception à Montréal. Toronto ou Vancouver vivent exactement la même problématique de
qualité de l'air que nous. On parle des PM_{2.5}. Quand on va parler de PM, ce sont des particules
fines. En fait, on pourrait dire des PF, mais on dit des PM_{2.5}.

2980 Pourquoi 2.5? Ce sont des particules de diamètre inférieur à 2.5 microns de diamètre,
donc les particules qui vont aller plus loin au niveau pulmonaire. Pourquoi les PM_{2.5} sont si
importantes? Parce qu'elles sont les plus nocives au niveau de la santé. Je n'élaborerai pas à
ce sujet-là. Par contre, il y a aussi les PM₁₀ qui sont mesurées, les particules inférieures à 10
microns de diamètre ou il peut y avoir, en fait, les particules totales qui sont les particules les
2985 plus grossières en général. On voit jusqu'à un diamètre de 100 microns pour celles-là.

Le benzène est un autre polluant. En fait, Environnement-Canada, il y a peut-être six
ou sept ans, a nommé Montréal la capitale du benzène au Canada. Ce n'était pas très reluisant.
En fait, le benzène, c'est un composé organique cancérigène et puis qui est un des
2990 constituants de l'essence. Et puis il y a beaucoup d'efforts qui ont été mis par le Service en
place: système de récupération de vapeurs qui a été mis au niveau des système de chargement
dans les raffineries, et puis des stations-services mêmes sur le territoire de la CUM, ce qui fait
que le benzène est à un niveau beaucoup plus acceptable maintenant. En fait, on est en train
de perdre notre titre canadien.

2995 Et puis l'ozone X excusez-moi si je n'en parlais pas X l'ozone au niveau du sol... en fait,
il ne faut pas confondre avec l'ozone au niveau de la stratosphère, mais l'ozone au niveau du sol
qui en été, lorsqu'on a des épisodes de smog qu'on appelle, peut-être 10 à 15 fois X cet été,
c'est un record, on en a eu, je pense, 19 à Montréal, 25 à Toronto, quelque chose du style X
3000 c'est un autre des problèmes qui n'est pas contrôlé.

Pourquoi c'est plus difficile à contrôler l'ozone et les PM, particules fines? C'est que ce
sont des polluants surtout secondaires. Particules fines, il y a beaucoup de sources. Le

transport est une source, les poêles à combustion sont des sources, tous les systèmes de chauffage. Il y a des sources très diverses et ça peut se former aussi à partir d'autres polluants. Comme le SO₂ qui peut être émis dans l'air, lorsqu'il va s'oxyder, il va faire des sulfates qui vont former des particules très fines qui vont être en général plus petites que 2.5 microns. Donc, il va y avoir beaucoup de particules secondaires aussi.

Pour l'année 2000, en fait dans le rapport annuel que je dépose ce soir, les faits saillants, effectivement les efforts qui ont été faits pour le benzène nous portent à croire que tout est sous contrôle présentement.

En ce qui concerne l'ozone pour l'année 2000, en fait, il n'y en a pas eu du tout. Par contre, cet été, pour l'été 2001, ça a été une année presque record.

Par contre, la situation des particules fines à Montréal est à un niveau préoccupant. En fait, c'est le polluant qui X on va le voir un petit peu plus tard X est le plus fréquemment responsable d'une situation de mauvaise qualité de l'air.

En fait, les standards pancanadiens en ce qui concerne l'ozone et les PM_{2.5} ont été mis en place en juin 2001. Ça a été adopté par les ministres de l'Environnement. Par contre, c'est uniquement pour vous indiquer que la problématique n'est pas pour ces deux polluants-là. Ce n'est pas la problématique locale ici. C'est par contre une problématique canadienne où ces deux polluants-là sont particulièrement les plus préoccupants au niveau de la qualité de l'air ambiant.

Sur le territoire de la CUM, comme je disais, ça fait plus de 30 ans... en fait, c'est la Ville de Montréal avant que la CUM existe qui opérait des stations de mesure de qualité de l'air. En fait, ça va être maintenant, je ne sais pas, la Ville ou la CMM qui va continuer.

On voit ici d'est en ouest à peu près le boulevard Métropolitain. On s'aperçoit qu'il y a plusieurs stations de mesure: la station à l'échangeur Anjou, la station St-Michel qui est près de l'ancienne carrière Miron, l'échangeur Décarie et puis à l'extrémité ouest de l'île. On a des stations en fait qui nous indiquent la qualité de l'air le long de voies de circulation à très haut débit.

On en a ici aussi près de l'aqueduc de la Ville de Montréal, en fait qui est tout près de l'autoroute qui va mener vers le pont Champlain, la même chose près du pont Pie IX, sur le boulevard Pie IX justement, en fait tout près d'Henri-Bourassa.

Il y a des stations dans des quartiers résidentiels pour justement comparer, voir dans d'autres secteurs qui ne sont pas influencés par le transport, mais par d'autres sources, dans les quartiers industries lourds, ici à l'Aéroport de Montréal. En fait, il y en a dans toutes sortes de situations et, évidemment, au centre-ville.

Ça fait que ce que je vais essayer de vous montrer un petit peu, c'est... évidemment, il y a eu des demandes. On n'en a pas ici tout le long de la rue, de l'autoroute ici. On a eu des demandes de comités de citoyens à travers la Commission d'environnement. Les promoteurs aussi nous ont demandé ça. Notre service d'ingénierie même au Service de l'environnement, en fait le groupe de monsieur Francoeur, justement nous ont demandé de commencer à mesurer la qualité de l'air, évidemment avec tout ce que ça implique.

Après réflexion évidemment, il y avait lieu dans notre cas de commencer à mesurer la qualité de l'air. Par contre, quels paramètres mesurer? Suite aux expertises qu'on a eues à travers le temps, en fait depuis une trentaine d'années, les polluants qui sont mesurés... ici en fait, on a mesuré le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote. On a mesuré beaucoup d'autres polluants qui sont reliés au transport, ainsi que les particules totales et fines.

Comme vous avez vu tantôt, les problèmes de mauvaise qualité de l'air sont dus aux particules fines, sont dus à l'ozone. Par contre, l'ozone n'est pas relié... en fait, oui, il est relié au transport par ses précurseurs, sauf qu'il n'y a pas lieu nécessairement de mesurer l'ozone près des voies de circulation importantes au niveau automobile. Donc, on a décidé de mesurer uniquement les particules, particules totales qui sont peut-être moins nocives, mais tout aussi qui donnent des inconforts, les PM₁₀ et les PM_{2.5}. Ce sont les trois paramètres qu'on a décidé de mesurer à la station numéro 50 qui a été localisée, en fait, au poste de pompiers, ça a été mentionné tantôt justement, qui est sur la rue Hochelaga.

C'est tiré de notre site Internet. Je vais y revenir à la toute fin, en fait, sur le site où vous pouvez avoir des données en temps réel effectivement de qualité de l'air.

Les équipements sont installés sur le toit. On est sur la rue Sainte-Catherine d'où, du toit, on plonge directement sur la rue Notre-Dame. Effectivement, c'est un très bon endroit. Le choix du site d'échantillon a été fait en collaboration avec les gens de SNC-Lavalin, monsieur Allard entre autres, pour déterminer le meilleur endroit tout le long de la rue Notre-Dame actuelle. Ce qui n'était pas facile nécessairement non plus à trouver un endroit accessible où on pourrait s'installer pour longtemps.

Sur le site, en fait, on pourrait voir si on cliquait, mais évidemment on n'est pas sur le site, les polluants mesurés qui sont les trois paramètres que je vous indiquais.

Très brièvement, en fait dans notre rapport annuel qui a été déposé, on peut voir un résumé des normes de qualité de l'air. Le tableau n'est pas très, très beau, mais vous l'excuserez. En ce qui concerne l'air ambiant, les paramètres classiques qui sont mesurés, non pas seulement à Montréal, mais dans toutes les grandes villes à travers le monde en fait, ce sont ces polluants-ci. On voit que les normes de la communauté urbaine de Montréal, dans ce cas-ci exprimées en ppb ou ppm, ce sont les normes qui sont à peu près les mêmes que partout au Canada.

3090 En ce qui concerne les particules, dans le cas présent, on a les particules totales, les PM_{10} et les $PM_{2.5}$, les trois paramètres qu'on mesure. Ce qu'on voit à la CUM, on a uniquement les particules totales. Particules totales, depuis 30 ans, des épurateurs d'air ont été installés au niveau des industries, ça a été extrêmement efficace. La réduction des particules totales s'est faite de façon très spectaculaire et c'est à peu près plus une problématique aujourd'hui.

3095 Par contre, autant les sacs filtrants ou les précipitateurs électrostatiques installés ont été efficaces sur les particules totales, ils ne l'étaient pas nécessairement sur les particules fines. La problématique des particules fines vient entre autres du fait qu'on a commencé à les mesurer de façon efficace et en temps réel il y a à peu près six ou sept ans seulement. Donc, ce n'est pas une nouvelle problématique, mais on est de plus en plus pointu au niveau de la mesure de la qualité de l'air en étant capable maintenant de mesurer les particules fines.

3100 Comme je le disais tantôt, les PM_{10} et les $PM_{2.5}$ sont les deux polluants qui sont les plus fréquemment responsables d'une mauvaise qualité de l'air. Je disais précédemment qu'on n'a pas de normes à la CUM. Évidemment, comment on peut dire? C'est qu'on a une valeur de référence. En fait, depuis le début de l'année 1998, il y a plus de trois ans maintenant, on a commencé à rapporter de façon horaire... en fait, ce qu'on a toujours fait, c'est rapporter un indice de qualité de l'air basé sur les polluants classiques.

3105 Sur les particules fines à la CUM seulement, on a imité un petit peu, ou ça a été fait à peu près en même temps, les gens de Vancouver qui avaient un chiffre de 25 microgrammes par mètre cube pour une moyenne mobile de 24 heures. C'est le chiffre qu'on utilise aussi. Donc, aussitôt qu'on a une moyenne mobile de 24 heures supérieure à 25 microgrammes par mètre cube, la qualité de l'air est mauvaise, et puis on peut le savoir en temps réel.

3110 Ici, il y a un petit problème de couleurs, mais ce n'est pas grave. Ce que vous pouvez voir sur notre site Internet, ce que je suis allé chercher, ici c'est la journée du 15 novembre. En fait, normalement ce sont des beaux points rouges. Et puis les points jaunes étaient des points tout à fait verts. En fait, excusez les couleurs. Mais sur le site Internet, vous pouvez effectivement voir en temps réel, à toutes les heures, une mise à jour qui nous permet de voir où est-ce qu'on se situe au niveau de la qualité de l'air.

3115 Vous devinerez facilement X si c'était en rouge X les sept stations où on a des appareils de mesure des particules fines, la qualité de l'air était mauvaise. Les autres stations, si elles sont, j'allais dire, en vert X normalement, elles devraient être vertes X c'est parce qu'il n'y a pas d'appareil de mesure. On ne peut pas mettre des appareils de mesure de tous les polluants à toutes les stations de mesure. En fait, on n'est pas aussi riche qu'on le voudrait bien. Par contre, ça ne serait pas nécessairement pertinent non plus de mesurer tous les paramètres à toutes les stations de mesure. Ce qui fait qu'on s'aperçoit que, aux stations où on mesure les particules fines, les $PM_{2.5}$ en l'occurrence, on a effectivement une mauvaise qualité de l'air, mais pas seulement à un endroit spécifique, mais à tous les endroits.

Ici, ce qui a été montré en fait... puis évidemment, quand on clique sur le site, si on clique sur une station, on peut voir l'évolution du polluant dans la journée. La station 50, qui est la station qui nous intéresse, on mesure seulement les PM, on ne mesure pas d'autres paramètres. Donc, c'est seulement la courbe du PM. On voit comment ça a évolué dans la journée.

Encore une fois, les couleurs nous jouent des tours. Ici en fait, c'est pour montrer qu'aux stations de mesure justement où on a un appareil de mesure de particules fines... en fait, la plus grande barre devrait être verte, *acceptable+ jaune, et puis *mauvaise+ rouge. On s'aperçoit que la qualité de l'air généralement est à peu près... aux stations où on ne mesure pas les particules fines, mais tous les autres paramètres, incluant l'ozone, mais ça, c'était pour l'année 2000, on avait 95 % du temps la qualité de l'air qui était bonne. Mais si, aux mêmes stations de mesure, on mesurait les particules fines, on aurait le même effet qu'aux autres stations, c'est-à-dire qu'à peu près 70 % seulement du temps la qualité de l'air serait bonne, parce que les particules fines sont à un niveau qui fait que la qualité de l'air devient ou acceptable ou mauvaise.

Très brièvement en fait juste pour montrer le standard pancanadien. Je n'élaborerai pas sur ça, c'est un petit peu complexe, en tout cas pour nous autres, les scientifiques, à comprendre. C'est uniquement pour montrer... j'ai parlé tantôt que, l'année dernière, ça a été adopté pour l'ozone et les particules fines. Dans le cas des particules fines, ça prend nécessairement trois années de données pour pouvoir comparer avec le standard pancanadien qui est de 30 microgrammes par mètre cube. On l'explique un petit peu dans notre rapport annuel comment c'est calculé. Il y a des sites Internet complets sur ça aussi.

À deux de nos stations où, effectivement, on avait des données depuis trois ans... à la station 50, Hochelaga-Maisonneuve, on a des données depuis le mois d'avril seulement. Donc, c'est évidemment impossible de comparer au standard pancanadien. Mais ce qu'on s'aperçoit à notre station Drummond qui est au centre-ville ou la station Sainte-Anne-de-Bellevue qui est à l'extrémité ouest de l'île, dans les deux cas, on rencontrait la norme de 30 microgrammes par mètre cube, mais de façon très marginale en fait, ce qui était à peu près... ça aurait pu être de l'autre côté aussi finalement. Avec la précision de la méthode de mesure, on est à peu près sur le standard, ce qui peut possiblement aller en s'améliorant.

Finalement, pour terminer, en fait l'adresse est indiquée ici. Pour ceux qui voudraient l'avoir, je vais la dire rapidement. C'est www.rsqa.cum.qc.ca. On peut avoir une mise à jour à toutes les heures des niveaux de particules fines. Mais, en fait, c'est l'indice de qualité de l'air des particules fines qui vous dit immédiatement comment on se compare par rapport aux autres stations où on mesure aussi le même polluant.

Mais on peut aussi avoir, par exemple, à toutes les stations de mesure tous les polluants qui ont été mesurés depuis 30 ans, ce que j'appelle les courbes de tendances qui peuvent être intéressantes pour ceux qui veulent voir à la station Décarie ou aux autres stations, en fait, où il y a un impact important au niveau du transport, comment ces polluants-là ont

3180

évolué dans le temps. Et puis, évidemment, on peut retourner aussi. Par exemple, si on voulait la station Hochelaga depuis le 5 avril, on pourrait retourner en arrière, puis voir comment ça a évolué à tous les jours. Sur le site, on peut choisir la date de la journée et avoir les valeurs de façon rétrospective.

3185

Ça complète à peu près ce que je voulais dire au niveau des normes de qualité de l'air, et puis un petit peu la situation de la qualité de l'air, et le pourquoi on mesure uniquement les particules fines et les particules totales en fait à la station Hochelaga.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3190

Je passerais tout de suite à la présentation de monsieur Allard. Si on a des questions, on les réserve après, parce que je réserve aussi du questionnement pour un citoyen, un dernier citoyen avant d'ajourner.

M. JEAN-LUC ALLARD :

3195

Donc, je prévoyais présenter l'ensemble de l'étude qui a été faite dans ses grandes lignes, pas nécessairement d'aller dans le détail de tous les éléments de simulation, tous les paramètres, mais en fait expliquer au moins le processus.

3200

C'est complexe, parce qu'il y a plusieurs modèles à utiliser. Il y a beaucoup de données. Il y a beaucoup d'hypothèse également, mais au moins comprendre un peu où on s'en va, quitte à revenir à l'aide de questions sur différents éléments qui doivent être détaillés pour être plus faciles à comprendre.

3205

Donc, l'évaluation en fait de la qualité de l'air portait sur le tracé, la zone d'étude évidemment. Et on essayait de voir, avec et sans le projet, l'influence sur la qualité de l'air de façon locale, donc à proximité, donc ce qui intéresse probablement plus les citoyens aujourd'hui. Mais on allait également dans une perspective plus globale à l'aide des simulations qui ont été faites par le ministère qui utilisait le même modèle en fait, MOBILE 5C qui était utilisé pour évaluer quelles étaient globalement les émissions sur l'ensemble du territoire de la CUM ou de façon plus vaste encore. On a également regardé l'aspect ou plutôt discuté de façon qualitative l'aspect des enjeux globaux, donc le protocole de Kyoto qui a fait l'objet de quelques questions.

3215

Et donc, la façon de fonctionner, c'est d'abord d'élaborer des scénarios. On ne voulait pas faire, compte tenu de la complexité du nombre de modèles, de la variété des données et tout, donc faire l'étude d'un bout à l'autre de la zone d'étude. Donc, ce qu'on voulait, c'est choisir des scénarios qui nous apparaissaient être des pires cas. Pires cas pourquoi? Soit parce qu'on prenait les débits de circulation les plus élevés, on l'a mentionné tantôt, donc émettant le plus de polluants, ou en regardait en fait quelle était la hausse la plus significatif des débits, ou

3220

on regardait dans quelle région du tracé en fait la route s'était rapprochée au maximum des résidences, parce que plus on est proche d'une résidence, plus les concentrations vont également être élevées.

3225 Dans un deuxième temps, évidemment pour chacun de ces scénarios-là, on va les voir tantôt, on faisait l'évaluation des taux d'émissions à l'aide du modèle MOBILE 5C. Ensuite, à l'aide du modèle CALINE 4, qui est un modèle de dispersion atmosphérique, qui est le modèle en fait... la version 3 était le modèle recommandé par le ministère de l'Environnement dans son guide de modélisation de la dispersion atmosphérique. Et la plus récente version en fait était, au moment où on a fait l'étude, CALINE 4, c'est ce qu'on a utilisé.

3230 Par la suite, on évalue les impacts. Donc, on regarde les normes qui sont applicables. On verra qu'il n'y a pas toujours des normes qui sont applicables pour les paramètres qui nous intéressent. On regarde donc l'impact relatif, comment on augmente avec et sans le projet ou dans le temps, et les enjeux globaux qui sont reliés à ça.

3235 Les mesures d'atténuation, évidemment, si on a un problème avec un contaminant donné, on recommande des mesures d'atténuation ou des approches qui vont nous permettre de régler le problème.

3240 De façon très rapide, les normes, comme on l'a vu tantôt avec les gens de la CUM, peuvent être applicables sur une période d'une heure, 8 heures, 24 heures. Et ce qu'on a fait, c'est que pour avoir le pire cas, dans le cas *une heure+, on prenait l'heure de pointe du matin, donc de 07 h 30 à 08 h 30. Lorsqu'on avait une moyenne 8 heures, on prenait de 07 h à 15 h. 3245 Et les moyennes 24 heures, c'était tout simplement les DJME ou débits journaliers moyens estivaux puisque, en été, les débits sont supérieurs à la moyenne annuelle.

J'ai mentionné plus tôt que, lorsqu'on fait une évaluation en fait au niveau de la qualité de l'air, il fallait d'abord établir quelle était la situation actuelle. Donc, avec ou sans le projet, on veut savoir si on a déjà un problème ou si on est très loin de la norme. Si on est à 10 % de la norme, on a une marge de manoeuvre énorme avant d'avoir un problème. Si on est à 100 %, 110 % de la norme, bien, évidemment on n'a aucune marge de manoeuvre, on est en problème.

3255 Ce qu'on a fait en fait, c'est que, pour le monoxyde de carbone, on a regardé l'ensemble des stations sur le territoire de la CUM étant donné qu'il y en a peu. De mémoire, il y en a six. On a pris les pires cas. Donc, on a regardé où il y avait les concentrations de monoxyde de carbone les plus élevées et c'est ce qu'on a utilisé.

3260 Dans le cas du dioxyde d'azote, on a pris les trois stations les plus rapprochées de la zone d'étude, la plus rapprochée étant sur la rue Ontario. Ce que je mets tout de suite en évidence, c'est que, dans la zone d'étude, il y avait aucune station d'échantillonnage de qualité de l'air, donc directement à proximité de Notre-Dame. La toute première en fait a été implantée, les achats d'équipements ont été faits suite à une recommandation dans une des premières

versions de notre rapport où on disait: *Côté de matières particulaires, on a absolument rien. Il faut absolument caractériser.+ Et dans ce sens-là, les équipements ont été achetés par le ministère. Et il y a eu une entente de collaboration. En fait, tous les équipements ont été confiés à la CUM, ou donnés, je ne me souviens plus des détails mais, en fait, c'est la Communauté urbaine de Montréal qui opère ces équipements-là et la station comme telle.

Dioxyde d'azote donc, pour une période d'une heure, 24 heures, les valeurs qu'on a utilisées, c'est 99, 81. On ira un petit peu plus tard dans ce genre de détails-là.

Dans le cas particulier du benzène, on verra plus tard que, en fait, le modèle MOBILE 5C simule trois choses, le monoxyde de carbone, les hydrocarbures et... le monoxyde de carbone, donc CO, les NO_x et les hydrocarbures. Avec les hydrocarbures, on ne peut pas faire grand-chose en fait, parce qu'il n'y a pas de normes. Donc, on a raffiné ça pour aller au niveau des composés organiques volatils. Il n'y a pas de normes non plus au niveau des COV. Donc, on s'est dit: *Parmi les COV, quel est celui qui est le plus problématique?+ Les gens de la CUM viennent de l'illustrer. Pour nous, c'était le benzène et c'est le benzène qu'on a étudié.

Le benzène, la norme qui a été utilisée, c'est 3.1 ppb qui est la norme en fait, ou 10 microgrammes par mètre cube, généralement utilisée sur une base de 24 heures par le ministère de l'Environnement.

Et on a regardé dans les stations. Évidemment, dans la zone d'étude, on a aucune idée quelle est la concentration de benzène. On a regardé dans les stations les plus proches. Et la valeur qui a été utilisée, c'est de 2.1 ppb. Donc, 2.1 par rapport à une norme de 3.1, on voit déjà qu'en termes de concentration, c'est passablement élevé et que la marge est moindre. Mais, en fait, il ne faut jamais oublier que la qualité de l'air actuelle inclut tout ce qui est transport routier. Donc, en gardant ça à l'esprit, en fait, c'est plus facile d'interpréter ce qu'il se passe.

Ensuite, matières particulaires, on a vu la norme tantôt qui a été discutée. Et en fait, dans la zone d'étude, pour l'instant, les seules données sont les données de la station qui est située sur Sainte-Catherine, 3250, Sainte-Catherine, au coin Dézéry, depuis le mois d'avril de cette année.

Vous excuserez la piètre qualité. En fait, ce que je voulais surtout montrer ici, c'était la rose des vents. Et le tracé, en fait dans le tracé, on a retenu trois tronçons principaux. Le scénario Iberville tout simplement parce que c'était là que les débits étaient les plus élevés dans la zone d'étude. Le scénario Pie IX, en fait on se rapproche des résidences et on a une augmentation de débits significative.

Dans ces deux cas-là, on est en dénivelé et, donc, ça a une influence positive pour la qualité de l'air. Par contre, au niveau Souigny, on est au niveau du sol. Donc, il n'y a pas de dénivelé. On se rapproche un peu, parce que l'emprise du MTQ est plus large ou, du moins,

l'emprise est probablement la même, mais la largeur des voies est un peu plus large dans le projeté. Et donc, dans ce sens-là, ça amène une augmentation.

3310

Au niveau de la rose des vents, en fait ce qu'on voit, c'est que, quand on voit une flèche dans une direction, il faut comprendre qu'il vente dans l'autre direction, la direction opposée. Donc, il vente la plupart du temps dans cette direction-là, donc soit vers le fleuve, mais il ne faut pas négliger, il y a également des vents qui sont un peu dans cet axe-là et qui peuvent ramener les polluants de Ville-Marie vers les résidences. Ce qu'on a entendu plus tôt est tout à fait exact. Donc, 60 quelque pour cent du temps, il vente vers le fleuve. La balance du temps, soit que ce sont des vents faibles dans toutes sortes de directions ou vers les résidences.

3315

J'ai également des acétates des tracés, mais je vais garder ça pour plus tard parce que, si je vais dans le détail de tout, on en a facilement pour une heure. Je vais montrer un des trois tracés. Ce qui est en rouge, c'est ce qui était simulé dans la situation actuelle, donc la simulation 1999. Et en bleu, c'est ce qui a été simulé dans le projeté, donc les directions dans les deux voies, également les rues les plus importantes, Frontenac, Iberville.

3320

3325

LA PRÉSIDENTE :

Ce sont les simulations de débits, c'est ça?

3330 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

Ce sont les débits qui sont utilisés pour la simulation en qualité de l'air. Ce sont les mêmes débits que pour tout le reste de l'étude, que ce soit l'acoustique ou autres.

3335 Donc, je vais sauter volontairement les deux autres tracés. Je peux y revenir si vous le désirez. C'est tout simplement pour aller plus rapidement, mais j'y reviendrai s'il y a des questions de toute façon.

3340 L'étape suivante en fait, c'est ce qu'on mentionnait tantôt, une fois qu'on a trouvé les tracés qui nous intéressent... je pourrai revenir sur le détail de la modélisation comme telle au niveau de MOBILE 5C mais, en fait, on prend toujours les pires cas. On en a un exemple ici. On simule quatre saisons, mais on prend les résultats de la pire saison dans la modélisation subséquente. Donc, au niveau de toutes les analyses, on prend les pires cas dans toutes les situations.

3345 De la même façon, quand on estime les taux d'émissions des véhicules, on prend les pires scénarios. Donc, on regarde la répartition des véhicules et on regarde quelle situation donne des concentrations plus élevées. On mentionnait hier que la vitesse était une vitesse défavorable, qui était exagérée. C'est qu'on a observé que, en congestion, les camions circulent à 28 ou 29 kilomètres/heure et on a pris 25 qui est encore pénalisant. On a fait la même chose pour les véhicules automobiles.

3350 Donc, je vous fais grâce des détails des simulations comme telles et des détails en fait des quantités émises par types de véhicules. Ce n'est pas très intéressant.

3355 Dans la grande majorité des cas... en fait dans tous les cas, on a toujours pris le pire scénario, sauf dans le cas du benzène où, si on prend le pire scénario, en fait on arrive à niveau avec la norme compte tenu qu'on prend des valeurs très strictes au niveau de la qualité de l'air ambiant. On verra que la contribution de Ville-Marie est beaucoup plus faible que l'aspect

3360 qualité de l'air et, donc, ce sont des chiffres qu'on va voir tantôt.

Le scénario moyen en fait est à une vitesse de 70 kilomètres/heure qui est beaucoup plus réaliste que le pire scénario qui est à 25. La même chose, les vitesses de vent sont des vitesses de vent moyennes sur un nombre d'années important, alors que si on prend une vitesse

3365 de vent d'un mètre/seconde... c'est la vitesse la plus petite que le modèle peut utiliser pour donner des concentrations élevées. Du 0 ou du .5 mètre/seconde n'existe pas. Le modèle commence à un mètre/seconde.

3370 La même chose, la stabilité atmosphérique, ce qu'il y a de plus stable donne des concentrations plus élevées. Quand on a un air très instable, en fait c'est qu'on a beaucoup plus de brassage dans l'atmosphère et, à ce moment-là, on a des concentrations qui sont moindres. Et la même chose au niveau des températures, malgré que ça ait une influence beaucoup moindre.

3375 Donc, maintenant, ça risque d'être plus intéressant pour tout le monde. On va regarder en fait quels sont les résultats. Au niveau du monoxyde de carbone, donc ce qu'on voit, c'est que la norme est de 30 ppm sur une base d'une heure. Et ce qu'on obtient en utilisant les modèles de dispersion, une fois qu'on a toutes les données d'émissions, donc on regarde à des récepteurs... R1, R2, R4 jusqu'à 6 sont des récepteurs.

3380 Donc, si on regarde le récepteur... je vais le faire pour un cas. On pourra aller dans le détail plus tard, mais je vais en faire un seul pour l'instant. Donc, la norme est de 30 ppm. Au récepteur 1 qui est ici, donc qui est un des plus critiques en fait si on regarde toutes les valeurs de R1 à R6, R1 est la plus élevée. En 1999, donc le cas actuel, on est à 3.4 ppm. Et si on
3385 simule 2001, on tombe à 2.4.

 Pourquoi? Une des principales raisons, c'est qu'on est en dépression et que ça atténue en fait ou ça aide au niveau de la dispersion vers les résidences. Un point extrêmement important, la simulation actuellement, on n'est pas en train de prendre les moyennes de vent,
3390 on n'est pas en train de prendre les vents qui vont vers le fleuve. On prend un vent qui va directement de la route... on prend la pire direction de vent, la pire vitesse de vent en prenant les polluants de la route vers les récepteurs.

 Et donc, ce qu'on voit, c'est ce que monsieur Gagnon mentionnait tantôt. Dans le cas
3395 du monoxyde de carbone, à cause des normes qui ont baissé considérablement au fil des années, on réalise que, dans le pire des cas, actuellement on est à peu près à 10 % de la norme et qu'on va à la baisse de 2001 à 2011.

 On peut faire la même chose avec Pie IX. On va voir que les résultats sont encore plus
3400 bas. Au niveau de Souigny, on parle, encore là, de quelque chose dans les alentours de 10 % de la norme. On remarquera que les 3.4, 3.2 et 3.3 sont assez similaires. Pourquoi? Parce qu'il n'y a pas de dépression comme dans le cas le long du tracé dans les environs de Pie IX ou d'Iberville.

3405 La baisse ou la stabilité en fait, compte tenu que le débit augmente et donc... ce que je mentionnais tantôt, c'est que le débit augmente, la concentration ou l'émission de polluants devrait également augmenter mais, en fait, les normes vont à la baisse. Donc, les deux se balancent. Et donc, on trouve que sur une dizaine d'années en fait, la situation ne se détériore pas.

3410 **LA PRÉSIDENTE :**

 Dans la cas de Pie IX, R5, pourquoi il y a une augmentation? Ça s'explique comment?

3415 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

R5, c'est le rapprochement en fait. Dans le cas de R5, il est ici, on voit que, dans le cas actuel, la voie était ici simulée alors que, maintenant, on se rapproche considérablement. Le fait qu'on se rapproche de R5 a une incidence négative... excusez. Dans le cas de Pie IX, c'est le rapprochement de la voie.

En fait, de façon spécifique, je n'ai pas la distance exacte, mais c'est bien le fait qu'on se rapproche de la voie qui fait qu'on a une réduction. La voie était ici au niveau des simulations alors que, dans le projeté, ce sont les lignes bleues. Et donc, dans ce sens-là, le rapprochement est tellement significatif que le fait d'être en dépression n'amortit pas complètement en fait la hausse.

LA PRÉSIDENTE :

Vous demeurez en bas de la norme quand même?

M. JEAN-LUC ALLARD :

Oui, absolument. Donc, Pie IX est ici, R5, 1.4, 2.2, 2.4. Même en prenant la valeur la plus élevée, il faut garder à l'esprit que la norme est de 30. Donc, on est à moins de 10 % de la norme au niveau de la contribution du boulevard Notre-Dame avec ou sans modernisation aux récepteurs les plus proches. Ça ne tient pas compte du bruit de fond ou de la concentration actuelle; c'est ce qu'on va voir un peu plus tard.

Si on regarde le dioxyde d'azote, NO_2 , dans ce cas particulier-là, tout ce que je mentionnais plus tôt, les directions de vent, les vitesses de vent et tout ça sont toujours vraies. Dans le cas du bioxyde ou dioxyde d'azote, ce qui est encore plus contraignant, c'est qu'on suppose que 100 % des émissions sont du NO_2 . En pratique, ce n'est pas vrai. Il y en a un bon pourcentage qui est du monoxyde d'azote, mais qui se transforme au fil de temps. Ça peut prendre une demi-heure, une heure et suivant les concentrations d'ozone qu'on a. Tous ces facteurs-là font que le NO se transforme NO_2 . Pour simplifier, parce que ce sont des modèles assez complexes, on suppose que tout est en NO_2 . Même en faisant ça en fait, on voit que la norme une heure est de 213 ppm alors que les concentrations dans les pires cas... en fait, je pense que 13, il n'y a aucune valeur qui se compare à ça. Et donc, bien, 13, c'est à peu près rien par rapport à 213. On parle de quelque chose comme 5 %, 6 %, j'ai l'impression.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une petite question. Le NO_2 quand il se transforme avec l'ozone, est-ce que, à ce moment-là, il réduit la quantité d'ozone?

M. JEAN-LUC ALLARD :

Absolument, absolument. C'est ce qui explique que, si on regardait une carte de la zone de la Communauté urbaine de Montréal ou de l'Île de Montréal, on verrait qu'à Sainte-

Anne-de-Bellevue, c'est là qu'on a les concentrations d'ozone les plus élevées. À mesure qu'on arrive au centre-ville, il y a un mélange de... en fait, il y a une diminution de l'ozone parce que ça réagit avec le monoxyde d'azote. Et, en fait, on diminue d'ozone dans le centre-ville. On recommence ensuite en s'éloignant vers l'est de l'île. Et quand on arrive dans les environs de

3465 Pointe-aux-Trembles, effectivement, l'ozone est revenu relativement haut. Donc, c'est un bon point effectivement.

Donc, on ne peut pas vraiment parler d'impact. Ce n'est pas nécessairement une bonne chose mais, en fait, l'ozone n'est pas problématique dans le cadre du projet Ville-Marie, puisque plus tu as à la limite de circulation, moins tu as d'ozone. Tu as d'autres problèmes. Je ne dis pas que c'est une bonne chose mais, en fait, c'est pour ça qu'on ne parle pas d'ozone dans cette étude-là. Tu n'as pas vraiment de problématique liée à ça.

3470

Ensuite, on arrive au niveau des composés organiques volatils. Les chiffres en fait, ça ne veut pas dire grand-chose. Ce sont des valeurs en ppm. On aurait pu mettre ça en ppb et on multiplierait par 1 000, ça aurait l'air plus impressionnant. Mais ce qu'on doit surtout regarder dans le cas des composés organiques volatils X donc COV, ça veut dire composés organiques volatils X c'est l'écart relatif, parce qu'il y a aucune norme de composés organiques volatils.

3475

Les composés organiques volatils sont... il y a des dizaines et des centaines de composés différents qui s'ajoutent pour faire l'analyse ou la mesure des composés organiques volatils totaux. Donc, des composés organiques volatils totaux, on en a analysé un en particulier qui est le benzène parce que, avec des COV totaux, tu ne peux pas faire grand-chose. Par contre, tu peux au moins dire quel est l'impact relatif.

3480

L'impact relatif, on voit qu'on a une diminution dans le cas d'Iberville, qu'on a une diminution, mais moins significative, dans le cas de Souigny. Par contre, dans le cas de Pie IX, pour la même raison que j'expliquais précédemment, à cause du rapprochement des voies, on voit que de .04 à .06, on parle donc d'une augmentation de 50 %, ce qui apparaît très significatif et qui est causé en majeure partie par le rapprochement des voies. Quand on regarde ça en relatif, en fait, on ne peut pas tirer beaucoup de conclusions parce que...

3485

3490

On donnait un exemple tantôt avec le monoxyde de carbone. Si tu es à 10 % de la norme et que tu augmentes beaucoup ta circulation, quand même que tu arriverais à 15 % de la norme, ce n'est pas un impact qui est problématique. Tu as une augmentation, mais tu n'as pas un impact significatif. Parce que tu es tellement loin de la norme, ça ne pose pas de problème pour la santé humaine. Par contre, il faut évaluer tout... le relatif est important, l'absolu l'est également, parce que c'est l'absolu qui va nous dire si on a un problème ou pas.

3495

Donc, maintenant, on passe à l'analyse. Dans le cas de Pie IX de façon plus particulière, ce qui nous intéresse, c'est de voir qu'est-ce qu'il se passe avec le benzène. Le benzène est analysé également sur une période... excusez-moi, on est encore avec nos composés organiques volatils. On a regardé par contre un pire scénario et un scénario moyen. Dans le pire scénario, c'est la même chose, on voit une augmentation. Par contre, dans le cas

3500

3505 moyen, les quantités sont beaucoup plus faibles. On parle de .3 par rapport à 2.3 qui était dans le cas maximum.

 Le scénario pire cas, en fait, est quelque chose qui ne peut pratiquement pas survenir. Il vente 24 heures en continu vers les résidences. On a les conditions de stabilité les pires, donc
3510 conditions *F+ qui surviennent surtout la nuit et tôt le matin. Donc, on n'a pas ce genre de concentration-là ou ce genre de stabilité-là 24 heures par jour. On a de très faibles vitesses de vent, un mètre/seconde, ça n'arrive pas non plus de façon continue. Donc, quand on met tout ça ensemble, on réalise que ce scénario-là, la probabilité que ça survienne, c'est pratiquement inexistant.

3515 C'est intéressant de procéder comme ça parce qu'il a tellement de variables que, si on essaie de prendre des cas moyens partout, on a peu de crédibilité parce que, là, les gens disent: *On sait bien, mais on va avoir pire là, on va avoir pire à tel autre endroit.+ Et pour éviter ça en fait, on fait des pires cas partout. Et, évidemment, si on arrive puis on est à peu
3520 près nez à nez avec la norme, avec quelque chose qui arrivera jamais, dans ce cas-là, on veut au moins de réajuster et, là, on fait un cas plus réaliste, un cas moyen qu'on pourra analyser plus en détail plus tard, j'imagine.

 L'étape subséquente, en fait, c'est d'ajouter le bruit de fond ou la situation actuelle.
3525 C'est ce qu'on fait ici. On garde à l'esprit que, pour une heure, la norme est de 30 ppm. Et à ce moment-là, on voit que dans le cas... on va prendre un cas encore une fois. Iberville, les valeurs de tantôt, donc on avait 2.36, on baisse en 2001 et en 2011. Et quand on regarde le pourcentage de la norme, l'écart 2001 par rapport 1999, on a une baisse. 2011 par rapport à 1999, on a encore une baisse dans le cas d'Iberville, mais on a une hausse dans Pie IX et dans
3530 le cas de Souigny.

 Donc, on voit l'aspect relatif des choses. Ce qui est important encore une fois, c'est l'aspect absolu, où on se situe par rapport à la norme comme telle. Et allons tout de suite à 2011 qui est le pire cas, on voit que le pourcentage de la norme, Iberville, on atteint 26 % de la
3535 norme, Pie IX 32 % et 29 % dans le cas de Souigny. Ça, ça tient compte de la concentration actuelle dans l'air ambiant à laquelle on a ajouté l'écart entre 2001 et 1999 ou entre 2011 et 1999. Donc, ce qu'on fait, c'est qu'on prend la pire concentration qu'on pouvait trouver dans le réseau de la CUM, donc dans les données qui sont publiques. On ajoute à ça 2001, par exemple, et on soustrait 1999 pour avoir juste l'écart avec ou sans le projet.

3540 Ce sont d'autres endroits. Je pense que je vais tout simplement les passer. Ça n'a pas un grand intérêt. C'est la même chose, mais avec le monoxyde de carbone pour une période de 8 heures. On voit que, dans le pire des cas, on atteint 57 % de la norme. Mais encore là, gardons à l'esprit que 57 % ne vient pas de l'écart ou de la contribution du projet. En fait, les
3545 concentrations, si on prend Ville-Marie seulement, en 1999, on avait 1 ppm, 2001, 2. Et donc, par rapport à la concentration totale, c'est passablement faible.

Le NO₂ maintenant, la norme est de 213 ppb. Et avec une norme de 213, on voit que, dans tous les cas, la contribution de Ville-Marie est tout à fait négligeable. Sauf que quand on ajoute ça à un bruit de fond existant qui tient compte à ce moment-là des sources de combustion, donc les systèmes de chauffage, des habitations à l'huile, les usines, et caetera, on arrive avec des concentrations qui sont de l'ordre de 48 %, 47 %, 46 % de la norme de NO₂ sur une base 8 heures. On peut regarder la même chose au niveau NO₂, base 24 heures. Et, à ce moment-là, on atteint 77 % de la norme, sauf que c'est vraiment la concentration ambiante qui est dominante et pas du tout en fait les concentrations liées au projet qui sont relativement faibles.

Les composés organiques volatils, on avait mentionné plus tôt en fait la réduction sur Iberville, l'augmentation significative sur Pie IX et l'augmentation relativement marginale, 3 % à 5 %. Il faut garder à l'esprit que, si on additionnait la précision des différents modèles dans toutes les étapes, on arrive à des résultats qui font que 3 % à 5 % de changement, ce n'est pas significatif. On aurait -3, puis je ne vous dirais pas: *Bingo! On a une grande amélioration.+ Pour moi, ça serait relativement marginal.

50 % par contre, c'est significatif. Et la conclusion qu'on amenait par rapport à 50 % d'augmentation en relatif, ça ne veut pas dire qu'on a un problème encore là. C'était que, un, il fallait étudier les concentrations de COV dans la zone d'étude, donc, ça se mesure et c'est quelque chose qui devrait être fait. Et notre plus grande recommandation en fait, c'est de demander à un toxicologiste d'analyser les résultats pour se faire une idée de l'acceptabilité au niveau de la santé humaine.

Je rappelle encore une fois qu'il n'y a pas de norme de COV total. Donc, de parler d'augmentation comme ça, c'est intéressant de voir le côté relatif, ça ne nous permet pas de conclure en fait sur une problématique.

Maintenant, au niveau du benzène, là, ça devient plus intéressant parce que, en fait, le benzène a une norme en qualité de l'air, je le mentionnais tantôt, 3.1 ppb. Et la contribution dans le pire scénario qui, rappelons-le, est irréaliste fait en sorte qu'on avait... en 1999, on était en bas de la norme. Mais dans le cas de 2001, on devenait même un peu plus que la norme qui était 3.1, on est à 3.3, 3.2 en 2001. La diminution est tout simplement liée au fait que l'amélioration des normes au niveau des véhicules, au fil du temps, compense pour l'augmentation des débits. Par contre, dans le cas moyen... et je pense que l'explication détaillée de tous les paramètres qui ont été regardés prendrait certainement une demi-heure. Donc, je pense que, pour aujourd'hui, on va passer ces détails-là, les détails en fait de la simulation et pas le fait que ce soit un détail.

Mais si on regarde au niveau écart 2001-1999, ça, ça veut dire qu'on simule en 2001, on retire le résultat de la simulation 2001, et ça donne une valeur en ppb. Et cette valeur-là, qu'est-ce qu'elle représente par rapport à la norme? C'est 32 % dans le pire scénario. Mais dans le cas moyen qui est beaucoup plus réaliste, on pourra y revenir plus tard, c'est 10 %.

Donc, le projet, compte tenu de tous les facteurs d'influence, amène une augmentation de 10 % de la norme.

Par contre, quand on regarde la concentration maximale, qu'on va chercher la pire concentration qu'on a pu trouver sur la rue Ontario, qui était de 2.1 ppb, qui est passablement significatif par rapport à la norme, donc on est déjà à 60 quelque pour cent de la norme, et qu'on ajoute notre pire cas qui est 30 % de la norme à cause des simulations, on arrive à peu près à 100 % de la norme. Dans le cas moyen, encore là, même si la contribution de la modernisation de Notre-Dame n'est que de 10 %, on arrive à 77 % de la norme.

La conclusion par rapport à ça, en fait, c'est que le benzène, comme ça a été souligné par les gens de la CUM, est un contaminant qui est préoccupant. Le fait qu'on ne connaît pas la situation actuelle dans la zone d'étude fait que c'est quelque chose qui doit être étudié et approfondi et pour lequel, à mon point de vue, c'est utile d'avoir des gens au niveau de la santé qui se penchent sur la question du benzène de façon à pouvoir donner une meilleure évaluation de l'impact du projet.

Les matières particulaires, je peux en parler mais encore ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est que dans la zone d'étude, on n'avait rien jusqu'à ce jour, maintenant on a des données, mais en fait, on a des données très partielles d'avril à aujourd'hui. Et c'est intéressant de les regarder, mais on aime beaucoup, quand on analyse des données de qualité de l'air ambiant, avoir au moins une année complète pour toutes sortes de raisons. En fait, en hiver, il y a des phénomènes qui se passent, que certaines sources vont être moindres. D'autres, au niveau de l'épandage de sel, peuvent faire en sorte qu'aux mois de janvier, février, s'il fait froid, c'est sec et qu'il y a beaucoup de sel d'étendu, en fait, on va avoir des particules. Est-ce qu'elles vont être brassées, moulues ou broyées par les roues de façon suffisante à devenir des PM₁₀ ou des PM_{2.5}?

C'est l'idée d'avoir analysé dans la zone d'étude, au coin Dézéry et Sainte-Catherine, les particules en suspension totales, les PM_{2.5} et les PM₁₀ de façon à mieux comprendre la source de ces particules-là. Par exemple, dans les travaux de construction, ce n'est pas les PM_{2.5} qui va être préoccupant, le plus dominant. Le meilleur facteur va être les particules en suspension totales. Et entre les deux, bien, il faut faire l'analyse.

Donc, ce que je suggère, c'est de passer les matières particulaires. Mais on pourrait y revenir demain en regardant même les résultats qu'on a obtenus à date pour la station en fait dans la zone d'étude.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Alors, on vous remercie pour ces présentations. On va les digérer pendant la nuit. Non, mais il y a des citoyens qui souhaiteraient poser des questions à la commission, alors on va passer ces citoyens. Et demain après-midi, on reviendra avec quelques questions à la suite de ces présentations.

3635

Alors, j'ai madame Manon Landry. S'il vous plaît. Bonsoir!

Mme MANON LANDRY :

3640

Bonsoir, madame la présidente. Alors, ma première question est reliée au transport par camion. On n'a pas beaucoup parlé de transport de marchandises jusqu'à présent. Alors, dans la résumé de l'étude d'impact, il est mentionné à la page 25:

3645

**La rue Notre-Dame représente un axe stratégique de première importance pour le transport de marchandises par camions, que ce soit pour le Port de Montréal ou pour les autres industries riveraines.+*

De plus, en page 14, il est spécifié que:

3650

**Les débits observés sur la rue Notre-Dame incluent de 7 % à 8 % de camions lourds et de 8 % à 11 % de camions légers. Le transport des matières dangereuses représente finalement entre .5 % et 1 % du débit total des véhicules recensés.+*

En outre, dans l'étude d'impact proprement dite au chapitre 1, à la page 7, il est fait de nombreuses références au camionnage pour justifier le projet:

3655

**Fluidité de la circulation limitée par la présence d'un grand nombre de mouvements de camions; problèmes de sécurité avec une forte représentation des véhicules lourds dans les accidents; débordements de la circulation sur le réseau routier local, donc du camionnage en transit; géométrie routière inadaptée aux besoins des camions, notamment pour l'accès au Port de Montréal et la desserte des industries riveraines.+*

3660

Alors, ma question est comment se compare la rue Notre-Dame par rapport aux autres axes routiers de la région quant à ces pourcentages? Et ceux-ci tiennent-ils compte du projet de la Cité de la logistique dans l'est? En d'autres termes, est-ce que l'accroissement du camionnage entraîné par la venue du projet risque d'avoir des impacts tant sur la rue Notre-Dame que sur les rues avoisinantes et est-ce qu'un boulevard urbain pourrait assurer une desserte adéquate par camions sans important additionnel sur les quartiers voisins?

3665

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

3670

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors, madame la présidente, je vais demander à monsieur Boisvert de répondre à cette question.

3675

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3680

Écoutez, de façon globale, la rue Notre-Dame, ça a déjà été dit durant la séance, en valeur absolue, on a vu dans les acétates que c'est 10 000 à 14 000 camions, camions lourds, camions légers. Écoutez, on a des acétates, je ne sais pas si ça vous tente de passer à travers l'ensemble, mais il y a une répartition qu'on pourrait voir, ce qui fait de la rue Notre-Dame au Québec la deuxième artère en nombre absolu de camions.

3685

Donc, entre Viau et le Pont Jacques-Cartier ou Papineau, si on veut, c'est un axe stratégique d'envergure. En termes de pourcentage...

LA PRÉSIDENTE :

3690

C'est quoi le premier axe routier?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est le boulevard Métropolitain dans sa partie la plus centrale.

3695

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3700

Donc, ça, c'est en valeur absolue. Si on le considère en pourcentage, donc des pourcentages qui vont varier de 14 % à près de 20 %, sinon je pense qu'il y a même un pont où ça dépasse 20 %, ça en fait en pourcentage, donc dans la part occupée par les camions, le première axe au Québec.

3705

Si je ne me trompe pas, monsieur Fournier, c'est aux environs de 10 % sur le boulevard Métropolitain en termes de camionnage.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3710

Je pense que oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3715

Oui, c'est ça. Donc, ça en ferait le première axe au Québec.

3720

Pour les autres volets de la question, non, ça ne tient pas compte de façon absolue de la Cité de la logistique. Cependant, il faut voir comment opère la Cité de la logistique. Ici, il s'agit de conteneurs qui sont transbordés du Port de Montréal vers la Cité de la logistique qui est de l'autre côté... peut-être avoir un acétate peut-être pour mieux localiser.

LA PRÉSIDENTE :

On l'a vu plus tôt, mais peut-être pour rafraîchir la mémoire.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

La Cité de la logistique est prévue au nord de la rue Notre-Dame, dans le secteur donc du prolongement du boulevard de l'Assomption et de la rue Dickson. Le projet comprend effectivement un raccordement direct entre la Cité de la logistique et le Port de Montréal. Donc, il en tient compte dans son aménagement.

Donc, il s'agit de camions qui, de toute façon, soient prennent les conteneurs et les sortiraient du Port de Montréal vers une destination quelconque. Là, tout simplement, ils sont amenés dans la Cité de la logistique. Ça ne devrait pas... et là, ça serait à la Ville de Montréal avec son projet, je ne crois pas, avec la connaissance qui m'en a été donné, que ça génère plus de camions dans son ensemble sur la rue Notre-Dame en soi puisque, de toute façon, ils auraient à sortir du Port de Montréal.

Pour l'autre volet important, c'est que si cet aménagement-là n'est pas mis en place dans l'ensemble du projet, les conteneurs qui auront à transiter du port vers la Cité de la logistique, qui est au nord de la rue Notre-Dame, devraient donc transiter... donc, en l'absence du projet Notre-Dame, devront donc transiter par une intersection qui traverse la rue Notre-Dame, parce qu'elle est entre le port et la Cité de la logistique.

Essentiellement, probablement la porte du port qui est située la plus près est un petit peu plus à l'est, c'est la rue Bossuet, ce qui impliquerait donc que les camions sortent de la porte Bossuet, circulent donc sur la rue Notre-Dame pour entrer dans la Cité de la logistique et puis en ressortir. Effectivement, l'absence de lien nord/sud par-dessus la rue Notre-Dame pour relier le port à la Cité de la logistique entraîne un dédoublement ou un doublement de mouvements de camions sur la rue Notre-Dame est/ouest pour réussir à les rentrer dans la Cité de la logistique et les ressortir par la suite. Je ne sais pas si c'est suffisamment clair.

Et ce que ça a comme impact, c'est ici l'intersection Dickson/Notre-Dame qui est une intersection qui, en termes techniques, est ce qu'on appelle sursaturée, où existe un problème de capacité énorme, des files d'attente qui peuvent atteindre presque un kilomètre de long et surtout, en plus, dans ce secteur-ci, une problématique de sécurité routière très importante qui touche les employés de la compagnie Camco qui ont à traverser l'intersection ici lors de la fin des quarts de travail. Je pense, de mémoire, que c'est 300 à 400 personnes qui, d'un coup, vont se *garrocher* dans l'intersection. Donc, il y a une problématique majeure ici à 03 h le matin, à 3 h le soir, et une problématique de sécurité routière de l'ensemble de la journée. Donc, il y a une problématique qui est associée donc à la Cité de la logistique en termes d'opérations en l'absence de Notre-Dame.

3765 En ce qui a trait à une problématique plus générale, est-ce qu'un boulevard pourrait réussir à supporter un débit de circulation de camionnage aussi important? Non, un boulevard urbain ne réglerait pas le problème. D'ailleurs, cette option-là avait déjà été développée en partie dans les premières études que le ministère... d'ailleurs, c'est une étude demandée par le Bureau d'audiences.

3770 Et on peut voir que, malgré un élargissement majeur de la rue Notre-Dame sous forme de boulevard, c'est-à-dire maintenant avec un terre-plein central, en donnant trois voies par direction, ça nous oblige à faire des baies de virage, c'est-à-dire dans le terre-plein, de permettre un élargissement pour permettre aux véhicules de tourner à gauche ou de tourner à
3775 droite sans nuire aux mouvements nord/sud de façon à avoir une fluidité maximum à l'intersection, ce qui donnait, par exemple, à Pie IX une largeur, de mémoire, autour de 11 voies de large, donc à peu près impossible à traverser avec un terre-plein minuscule, parce qu'il faut gruger dans le terre-plein pour permettre aux véhicules de se tasser et de tourner, donc à
3780 peu près impossible pour un piéton à traverser, ce qui maintient malgré tout six voies de circulation, par exemple, à travers les espaces verts et, malgré tous ces aménagements-là, des niveaux de service appréhendés, donc on en parlait tantôt, la fluidité à l'intersection, qui sont inacceptables, des niveaux de service qui atteignent des niveaux de congestion, donc aucun gain à ce niveau-là.

3785 Peut-être un complément d'information au niveau du camionnage, parce que je vais probablement anticiper une question de la commission: oui, mais ce camionnage-là ne pourrait-il pas se retrouver, par exemple, sur des bateaux ou sur le train? J'aimerais juste à titre d'information, puisqu'une part significative du camionnage est générée par le Port de Montréal, parce qu'on parle ici des activités de la Cité de la logistique associée au port, dans les
3790 conclusions d'une enquête origine-destination des camions dans le Port de Montréal, les conclusions, c'est qu'on remarque que la majorité des véhicules sont immatriculés au Québec, donc les camions qui entrent et qui sortent du Port de Montréal, et qui sont en général composés de deux unités. Donc, c'est un camion avec une van accrochée en arrière en bon québécois, qu'un grand nombre d'entre eux ont comme point d'origine la région de Montréal et
3795 que la majorité également ont comme point de destination la région de Montréal. Donc, ce sont des mouvements qui circulent sur l'île, donc qui peuvent difficilement être attirés par évidemment du transport par train qui, lui, s'adresse à des plus grandes distances, d'où l'importance de l'axe Notre-Dame pour supporter l'activité économique associée au camionnage.

3800 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Peut-être revenir, si vous permettez, madame, sur un élément. Sur quel base vous vous appuyez pour affirmer que la Cité de la logistique n'aurait aucun incidence sur l'achalandage en camions évidemment sur la rue Notre-Dame? Pourquoi ça ne serait pas un
3805 avantage?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3810

Oui. Alors, c'est une hypothèse. Ça serait probablement à la Ville de Montréal à compléter.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3815

Oui, on va y venir avec la Ville, mais à vous en premier.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3820

Oui, oui. Bien, écoutez, l'hypothèse qu'on a prise de base, c'est que si, actuellement, un conteneur arrive à Montréal, en termes total de marchandise... évidemment, on prend comme hypothèse que la densité de marchandises par conteneur est la même. Alors, on pourrait se retrouver avec une densité moindre par conteneur mais, enfin, on prend comme hypothèse qu'un camionneur va tenter de maximiser la quantité de marchandises dans son conteneur, ce qui est évidemment plus rentable. C'est qu'actuellement la marchandise qui sort du Port de Montréal évidemment prend la route vers une destination quelconque dans la région de Montréal ou ailleurs.

3825

3830

Ce qui arrive dans cette hypothèse-ci, c'est que le conteneur, plutôt que de se retrouver immédiatement sur la rue Notre-Dame, va tout simplement transiter, se retrouver dans la Cité de la logistique. Les marchandises vont être traitées et transbordées d'un conteneur à l'autre. Alors, de toute façon, les marchandises qui sont traitées dans la Cité de la logistique se retrouvent de toute façon sur la rue Notre-Dame actuellement en l'absence de la Cité de la logistique.

3835

Ceci dit, c'est en situation actuelle immédiate. Ceci dit, la rue Notre-Dame, on y a affecté, au niveau des débits de circulation, un accroissement de débits de circulation, mais également un accroissement des débits de camions qui tient compte d'un accroissement à terme de l'activité économique qui génère du camionnage.

3840

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

En ce qui concerne la Ville de Montréal, est-ce que vous confirmez le fait selon votre connaissance du dossier?

3845

M. PIERRE BOUCHARD :

3850

Oui, d'accord. Il y a beaucoup de variables à considérer dans la Cité de la logistique, mais je vais essayer d'expliquer le principe d'une façon simple. Il va y avoir deux types de logistique. D'abord et avant tout, un principe de base fondamental, l'importance d'un centre de logistique, c'est justement de réduire les temps d'intermodalité et d'échange de marchandises dans une optique de développement des affaires avec un principe de *just in time*. Ça, c'est le premier élément de base qu'il faut regarder en soi.

3855

Il y a deux types d'entreprises de logistique qu'on pourrait retrouver. Je vais vous donner un exemple concret, un exemple qu'on se sert souvent pour expliquer le système de logistique. Prenons, par exemple, un fabricant d'imprimantes. Un fabricant d'imprimantes peut faire fabriquer, par exemple, son plastique dans un continent, son encre sur un autre continent, ses instructions sur un autre continent. Et il va chercher à avoir un seul point d'entrée par continent où est-ce qu'il va faire converger l'ensemble de ses marchandises et donc le besoin de pouvoir *repackager* l'ensemble dans des boîtes et les réexpédier.

3860

Prenons ce cas simple-là. Ça voudrait dire dans un cas pareil que les matériaux arrivent dans des conteneurs et sont traversés dans la Cité de la logistique. Les conteneurs sont ouverts, *repackagés*, remis dans des conteneurs et renvoyés dans le port.

3865

La distribution cependant ne se fait pas tout à fait comme ça. Il y a des normes dans le *just in time* et dans les coûts qui font en sorte qu'il y a trois types de transports qui peuvent être pris pour faire la distribution. Sur des petites unités et des petites distances, on peut utiliser des compagnies du genre Purolator. Je pense qu'à la limite, entre le train et les camions, c'est 1 000 kilomètres environ. Donc, tout ce qui est distribué à l'intérieur de 1 000 kilomètres va être par camion. Et tout ce qui va être à plus 1 000 kilomètres va être par conteneur à partir des trains, donc renvoyé dans le port où est-ce que les trains sont assemblés. Ça, c'est un type de logistique. Ça entraîne un certain nombre d'emplois par la manutention.

3870

3875

Le deuxième type d'entreprise de logistique qu'on pourrait attirer, c'est prenons, par exemple, le cas toujours de l'imprimante, c'est qu'au lieu d'envoyer l'ensemble de ses composantes par conteneur, une entreprise décide, à cause des économies qui pourraient être faites, de faire fabriquer, par exemple au Québec, une partie de ses composantes. Donc, il pourrait y avoir des intrants qui ne viennent pas uniquement par conteneur, mais ils pourraient venir également par camions, et le *repackager* et le renvoyer de la même façon.

3880

3885

Selon les analyses qu'on a faites, ça dépend du genre d'entreprise qu'on amène évidemment. Il y en a des entreprises qui sont plus créatrices d'emplois que d'autres, dans le sens qu'elles demandent plus de manutention que d'autres. Évidemment, ce qu'on va chercher à avoir, ça va être celle qui va demander le plus de manutention, c'est plus créateur d'emplois.

3890

On est allé vérifier ce qu'il s'est fait ailleurs, en Europe, et les moyennes sont assez variables. Je prends, par exemple, quand il y a du *repackaging*, on peut se retrouver avec des situations où est-ce qu'un conteneur qui rentre fait en sorte qu'il y a deux conteneurs qui sortent, mais ça peut aller jusqu'à six conteneurs qui sortent, dépendant des volumes que le paquet prend, parce qu'on peut avoir des multiples pièces moulées empilées les unes par-dessus les autres, mais quand on les rassemble, elles prennent plus de volume, on les mets dans les boîtes, prennent un plus gros volume de conteneurs.

3895

Donc, il y a beaucoup de variables et c'est difficile pour nous autres de déterminer la quantité finalement de camionnage ou de conteneurs qui vont être en déplacement. Il y a une chose qui est certaine, c'est que la raison pour laquelle on a choisi ce site-là, c'est parce que

3900

c'est justement la place où est-ce qu'il y a le moins de distance entre le port et le terrain où est-ce que va se faire la manutention, ce qui fait que le temps de déplacement et la quantité d'échange modal qui se fait est le plus court pour justement arriver à un principe d'atteindre un principe de *just in time*. Donc, c'est ça qui nous rend le plus compétitif par exemple avec des comparables qu'on regardait, par exemple, à New York, ou à Boston, ou ailleurs sur la côte est américaine.

3905

Alors, donc c'est assez difficile pour nous de chiffrer quelle va être la quantité de véhicules finalement et de transbordement qu'il va se faire. Cependant, c'est encore là où est-ce que l'impact va être le moindre sur le réseau et où est-ce que le temps va être gagné le plus possible par rapport à n'importe où à travers Montréal.

3910

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur Bouchard.

3915

LA PRÉSIDENTE :

Madame Landry, vous avez une deuxième question?

3920

Mme MANON LANDRY :

Oui, une deuxième question. Alors, ma deuxième question concerne la variante CN rejetée en dépit de ses avantages comparatifs. Je pense que monsieur Bélanger, du Centre des soins prolongés, a abordé la question en après-midi et d'autres citoyens en soirée.

3925

J'aimerais toutefois avoir quelques précisions pour savoir si, effectivement, la venue plus que probable de cette Cité de la logistique a été prise en compte par le ministère par rapport à cette variante-là du CN et comment.

3930

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur Boisvert va répondre.

3935

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. En fait, on en a tenu compte. Et on pourrait montrer avec les deux dessins que, en fait, il y a une différence significative à ce niveau-là entre la variante CSF et la variante CN, si vous me permettez encore de recourir aux merveilleux acétates.

3940

LA PRÉSIDENTE :

C'est l'idéal pour tout visuel.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3945

Donc, on voit ici l'entrée du port. Le fonctionnement ici de cet accès-là qui serait, j'imagine, utilisé comme accès à la Cité de la logistique impose... d'une part, les mouvements de camions se font de cette façon-là d'entrée et de sortie, impose un partage de cette chaussée-là avec les autobus de l'Agence métropolitaine de transport. Donc, si je ne me trompe pas, c'est, dans la fréquence maximum, environ un autobus aux trois minutes, n'est-ce pas?

3950

Donc, les autobus sortent sur cette bretelle-là, sont obligés d'arrêter ici, de partager avec les camions et de retourner par là et les camions, eux, se dirigeant et venant reprendre le boulevard de l'Assomption pour aller dans cette zone-là. Donc, cette variante-là, en effet, tient compte de la Cité de la logistique, mais impose des contraintes qui sont de partage de chaussée avec les autobus et d'un retour sur la rue Notre-Dame pour remonter, pour aller dans le secteur occupé par la Cité de la logistique.

3955

LA PRÉSIDENTE :

3960

Si j'ai bien compris votre question, c'est par rapport à la variante du tunnel et de CN, sur le territoire du CN?

Mme MANON LANDRY :

3965

Si je comprends bien, celle qui a été présentée est celle de la CSF?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3970

C'est ça, exactement.

Mme MANON LANDRY :

Et là, on voit celle du CN?

3975

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est ça. Donc, vous voulez savoir la différence par rapport à celle-là?

3980

Mme MANON LANDRY :

Oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3985

Alors, celle-là est beaucoup plus simple, parce qu'on sépare totalement les mouvements entre les autobus et les mouvements de véhicules de l'axe qui se raccorde à Notre-Dame, Souigny/Notre-Dame, de l'accès au Port de Montréal. Donc, dans cette hypothèse-là, l'accès au Port de Montréal pour tout le secteur se fait carrément de façon directe, sans transiter par la rue Notre-Dame existante qui est ici, sans avoir à partager la chaussée avec des autobus par exemple.

3990

3995

Donc, il s'agit d'un accès qui est direct au coeur de la Cité de la logistique proposée et qui ne pose pas de problème de sécurité dû au partage de la chaussée avec des autobus aux trois minutes, et qui ne pose pas de contrainte supplémentaire à l'opération de la voie réservée pour autobus qui, elle, se trouve donc... plutôt que partager avec des camions, les autobus se retrouvent tout seuls sur leur propre voie réservée en site propre.

4000

À titre de renseignement supplémentaire, cette variante-là, du fait que les autobus ne partagent plus donc l'accès camions au Port de Montréal et à la Cité de la logistique, parce qu'elle se retrouve en site propre et en mesure préférentielle sur 3 kilomètres de plus, c'est un gain d'une minute par autobus supplémentaire. Donc, c'est près de la moitié du gain qu'offre le Viabus qui se retrouve donc dans l'ensemble du tronçon Notre-Dame.

4005

Donc, dans une hypothèse comme celle-là, en plus pour la Cité de la logistique, il tient d'autant plus compte de la Cité de la logistique qu'il empiète moins dans le secteur industriel, que cette courbe-là ici qui permet de se raccorder à l'Assomption étant au coeur, mais aussi offre plus de flexibilité au niveau de son design en fonction d'une implantation de la Cité de la logistique.

4010

Par exemple, si on implante un bâtiment très important ici, cette bretelle-là peut être ramenée plus au centre, plus près de la rue Notre-Dame, en fait est plus flexible en termes d'opérations et en termes d'implantation en fonction des besoins de la Cité de la logistique. Et en plus, évidemment, les camions ne transitent plus sur la rue Notre-Dame.

4015

LA PRÉSIDENTE :

Mais j'aimerais comprendre. Les camions qui sont en provenance de l'autoroute 25 ou en provenance de l'ouest, comment vont-ils se ramener, se rapporter à l'entrée spéciale que vous faites au port?

4020

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4025

Oui. Alors, c'est très important. Je vais revenir avec l'autre variante peut-être, à moins que ça soit vraiment très clair pour vous, mais je pense que, pour l'ensemble, c'est important. C'est que les camions qui arrivent de l'autoroute 25 arrivent donc comme ça, et arrivent par les bretelles ici qui deviennent des bretelles aériennes. Donc, tout le camionnage en train sortant du Port de Montréal de l'autoroute 40 est, de l'autoroute 25 et de la Rive-Sud, donc tout le bassin nord, sud et est sont à proximité de la cour de triage du CN et se retrouvent donc dans

une infrastructure qui est déjà ici, au niveau de ses bretelles avec les autobus, en structure
aérienne pour entrer directement sur l'accès au Port de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

Pardon. Les camions qui arrivent de l'ouest?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4040 C'est la rue Notre-Dame ici. Donc, il y a une bretelle de sortie ici, ils continuent sur la rue Notre-Dame. Ils viennent faire un virage à gauche ici avec les autobus d'ailleurs et rentrer ici dans le Port de Montréal et inversement.

4045 Il y a une différence avec la variante CN. La différence, c'est que les camions ne se retrouvent plus... bien qu'on rapproche le corridor routier des maisons, le camionnage dont on parlait tantôt ne transite plus par ce corridor-là. Donc, il y a un abaissement du volume brut de camions puisque les camions, maintenant, vont plutôt sortir ici qui est industriel, descendre le boulevard de l'Assomption pour entrer directement ici. Donc, le corridor utilisé pour le camionnage est beaucoup plus éloigné et au coeur du quartier industriel. La même chose des camions qui arrivent ici transitent... et il n'y a plus de bretelle aérienne ici. Alors, ils arrivent ici, 4050 ils tournent à gauche sur l'Assomption pour prendre une bretelle ici et se diriger vers la 25 et toutes les directions qu'offre la 25.

LA PRÉSIDENTE :

4055 Quel est l'intérêt de faire ce coude et pourquoi les camions ne descendraient pas jusqu'à Notre-Dame et feraient un virage à droite?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4060 Ça ici? D'une part, parce qu'on ne veut pas... bien, il y a deux raisons, il y a une raison technique et il y a une raison de gestion de circulation. Comme on a pu le voir, comme vous l'avez souligné un peu plus tôt, la rue Notre-Dame, entre Dickson et à peu près Viau, a une problématique de sécurité routière compte tenu de la courbe ici et d'une visibilité réduite à cause d'un viaduc qui s'appelle CN, d'où l'intérêt de ne pas faire transiter ces mouvements de camions- 4065 là via la rue Notre-Dame par une intersection, c'est-à-dire ne pas créer une intersection supplémentaire ici à proximité immédiate du viaduc CN pour ne pas susciter des problèmes de sécurité supplémentaires.

4070 Si vous circulez sur la rue Notre-Dame actuellement, certaines intersections existent déjà. D'ailleurs, l'entrée ici de la compagnie CSF est une problématique. Les entrées de Montank, qui est une compagnie qui entrepose des produits chimiques liquides, donc du glycol, je pense, qui posent des problèmes. Alors, il ne faut pas rajouter une intersection supplémentaire, d'autant plus que ces camions-là se dirigent soit par la 25 ou dans la Cité de la logistique. Et, en plus, pour se diriger vers l'ouest, le virage à gauche pénalise énormément la 4075 rue Notre-Dame, en plus de poser des questions de sécurité. Tandis que si on se dirige vers l'ouest, on a juste à tourner, tourner, tourner, tourner, tourner et se rendre sur la rue Notre-Dame en étant un peu plus loin du viaduc CN pour une meilleure visibilité. Donc, beaucoup plus sécuritaire, beaucoup plus efficace, moins pénalisant en termes de sécurité routière et moins pénalisant pour la mise en valeur de l'ensemble, ce coude-là pouvant être réaménagé, comme

4080 je vous dis, selon les besoins d'aménagement du secteur. Ça fait à peu près le tour de la question.

LA PRÉSIDENTE :

4085 Ça va, Madame?

Mme MANON LANDRY :

4090 Oui. Merci, madame la présidente. J'ai d'autres questions et je comprends que je dois me réinscrire?

LA PRÉSIDENTE :

4095 Oui.

Mme MANON LANDRY :

Parfait.

4100 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce que l'heure est tardive.

Mme MANON LANDRY :

4105 Alors, nous nous reverrons.

LA PRÉSIDENTE :

4110 D'accord.

Mme MANON LANDRY :

Merci beaucoup.

4115

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, ceci met fin à notre séance pour ce soir. On se revoit demain à 13 h 30.

4120 *****

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

4125

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.