

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire
 Mme ANNE-MARIE LAROCHE , commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AXE
McCONNELL-LARAMÉE ENTRE
L'AUTOROUTE 50 ET LE CHEMIN DE LA MONTAGNE
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 7

Séance tenue le 22 mars 2001, à 19 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 22 MARS 2001	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	2
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR SUR LE BRUIT	3
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
SYLVIE TASCHEREAU	25
NICOLE DESROCHES	34
LIONEL DEMERS.....	38
DOMINIQUE CHARRON	46
REPRISE DE LA SÉANCE	62
MARIO DESBIENS	73
STÉPHANE ROBERGE	99
REPRISE DE LA SÉANCE	104
MARC BUREAU	113
DIANE THIBODEAU.....	119
PATRICE MARTIN.....	122
DOMINIQUE CHARRON	125
SYLVIE TASCHEREAU	129
ROGER MÉNARD	130
STÉPHANE ROBERGE	134
MARIO DESBIENS	138
REPRISE DE LA SÉANCE	142
MARIETTE FOREST	143
STÉPHANE ROBERGE	144
SYLVIE TASCHEREAU	155
MARIO DESBIENS.....	156
PATRICE MARTIN.....	156

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique sur la construction de l'axe McConnell X Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Bonsoir, chers amis. Nous en sommes à notre septième et dernière séance de travail dans le cadre de la période d'information de la présente audience.

10 Nous avons convenu, ce soir, de faire un échange plus systématique sur la question du bruit. C'est une question qui est fort controversée, qui a été abordée plusieurs fois dans le cadre de l'audience, mais qui mérite un échange plus systématique pour en comprendre les méthodes, la rigueur, les implications, les risques associés.

15 Nous procéderons comme hier soir, c'est-à-dire que je demanderai d'abord au promoteur de nous expliquer brièvement les démarches qu'il a entreprises pour analyser, étudier la question du bruit dans le cadre du présent projet. Je vérifierai auprès des ministères présents un certain nombre de points.

20 Et la discussion continuera avec les gens qui, parmi vous, voudront continuer à poser des questions sur cet aspect-là seulement. Je vous demande d'être rigoureux là-dessus pour ne pas faire dévier le chose. On va essayer de faire un effort intensif, le plus ramassé possible sur ce point-là, que vous puissiez questionner et aller en profondeur.

25 Quand on aura terminé ce débat-là, espérons vers 9 h 30 s'il y a moyen, et qu'il reste encore des gens qui veulent poser des questions qui n'ont pas encore été abordées X parce que depuis un certain temps, c'est les mêmes questions qui reviennent, il n'y a pas de questions nouvelles X je ferai une session intensive, rapide de réception des questions. S'il y a du temps, on y répondra. S'il n'y a pas de temps, on recevra les questions et nous nous assurerons que
30 les réponses écrites seront données par les différents ministères concernés ou par le promoteur.

Je demande un dépôt de documents au ministère des Transports. Nous avons reçu une lettre de monsieur Daniel Vanier de Montréal, qui prévoyait venir à l'audience aujourd'hui mais qui, à cause des tempêtes de neige à Montréal, n'a pas pu se déplacer. Il nous a fait parvenir
35 une demande écrite d'un document qui a déjà été déposé et d'un autre document, qui est le document suivant: *Environet 2000, modélisation de la dispersion atmosphérique des polluants rejetés par le projet Saint-LaurentXLaraméeXMcConnell, Environet International - Rapport soumis à monsieur Normand Gauthier, Beauchemin-Beaton-Lapointe, 25 mai 2000, 50 pages.* Ce sera possible de retracer ce document-là, de nous le déposer?

40 Je sais, monsieur Laflamme, que vous avez tantôt déposé un document que j'avais demandé cet après-midi. J'ai vu passer les caisses. Alors, vous pouvez m'identifier le

document qui était déposé? Si vous ne l'avez pas, je l'ai. Alors, *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense*.

45

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est ça. Le document est déposé en quinze copies.

50

LE PRÉSIDENT :

Formidable.

M. PIERRE LAFLAMME :

55

Le document est complet.

LE PRÉSIDENT :

60

Merci.

Vous voyez que les personnes-ressources sont changées. J'ai demandé à madame Légaré pour la santé de venir puisqu'elle a une série de questions qui sont particulièrement importantes aussi en domaine de santé.

65

Monsieur Laflamme, je vous laisse présenter votre expert et je vais vous demander qu'on nous explique brièvement quelles sont les études de bruit que le promoteur a faites dans le cadre du présent projet et nous expliquer la méthodologie, quels étaient les buts poursuivis, quelle a été la méthodologie utilisée. Et le débat commencera ensuite. La Commission animera le débat et les gens pourront venir poser des questions. Ça va?

70

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est bien. Je vous présente monsieur Claude Yockell, expert en bruit de la firme Tecsalt. C'est lui qui a complété les études sur le bruit dans le cadre du présent rapport d'étude environnementale.

75

LE PRÉSIDENT :

80

Merci. Monsieur Yockell, bonsoir.

M. CLAUDE YOCKELL :

85 Bonsoir, monsieur le président. Le projet ici comporte plusieurs volets, en ce sens qu'on a fait différentes études pour des conditions d'utilisation différentes, c'est-à-dire des carrefours giratoires et des feux de circulation; donc, deux projets légèrement différents.

90 La première démarche du projet, c'est l'étude du milieu sonore actuel. Pour ce faire, la méthodologie utilisée, c'est celle du ministère des Transports du Québec. Puis le logiciel utilisé, c'est Stamina 2.0.

95 Pour faire l'étude du milieu sonore actuel, on procède à des mesures de bruit dans le milieu. Ces mesures de bruit ont pour utilité de connaître le bruit afin de pouvoir calibrer le modèle mathématique qui va être utilisé pour simuler le climat sonore actuel. En d'autres termes, on mesure le bruit, mais ces mesures-là n'ont pas pour but de connaître d'une façon approfondie le milieu sonore, puisque ce milieu sonore là est simulé à l'aide des débits de circulation qui sont existants dans le milieu.

100 De cette façon-là, ça évite de prendre en considération des sources de bruit qu'on dirait autres, en ce sens: les enfants qui crient, des appareils de ventilation, des climatiseurs, des thermopompes et un paquet de sources qui ne sont pas reliées à la circulation, qui peuvent être présents dans le milieu mais peut-être pas d'une façon permanente. C'est-à-dire, c'est des événements sonores sporadiques ou ponctuels, puis qui deviendraient à ce moment-là un mauvais indice au niveau de l'étude du milieu.

105 Si on veut comparer une augmentation qui résulte d'une circulation, compte tenu qu'on modifie une circulation, il faut vraiment partir d'une étude de circulation pour être capable de faire la comparaison. Dans ce sens-là, les mesures de bruit dans le milieu ne servent pas à qualifier le milieu en tant que tel et à aller chercher l'augmentation qui va résulter du projet, mais bien à calibrer un modèle mathématique.

115 Pour ce faire, on a fait un certain nombre de mesures. Il y a eu des mesures prises, entre autres, par le ministère des Transports dans un des secteurs, et dans le secteur Laramée, les mesures ont été prises par le ministère des Transports. Et nous, on a complété avec des mesures prises dans le parc de la Gatineau et sur le chemin de la Montagne, dans le secteur du chemin de la Montagne.

120 Il y a des mesures qui ont été prises sur différentes périodes. Il y a eu des 24 heures, c'est-à-dire c'est des mesures de bruit en continu pendant 24 heures, dans ce sens qu'on laisse un appareil sur place et on mesure le niveau de bruit continu, puis on relève le niveau de bruit, principalement le niveau de bruit équivalent, parce que le niveau de bruit équivalent est l'indice qui nous sert de référence au niveau des études d'impact.

125 Il y a d'autres mesures qui avaient des durées de 3 heures, d'autres lectures qui sont plus courtes, d'une durée de 1 heure. Ces données-là aussi sont pertinentes en ce sens que,

simultanément à la mesure, on relève aussi les débits de circulation. Et lorsqu'on entre le débit de circulation dans le modèle, on est capable de savoir, par rapport au débit qu'on a relevé, le niveau de bruit qui en résulte et on peut calibrer le modèle à ce moment-là.

130 Donc, la donnée de 24 heures est un indice quand on veut se servir des niveaux 24 heures, mais par rapport aux données de circulation qui existent, qui sont connues. Mais lorsqu'on travaille avec des relevés plus courts, comme 3 heures ou 1 heure, on se sert des débits qu'on a relevés dans le milieu pour pouvoir calibrer notre modèle.

135 **LE PRÉSIDENT :**

 Juste un instant. Quand on parle d'un débit 24 heures et d'un Leq, on parle de quoi?

140 **M. CLAUDE YOCKELL :**

 Bon. Le Leq, c'est une moyenne de la quantité d'énergie acoustique émise. C'est une notion un peu complexe parce que ce n'est pas... c'est comme une moyenne, mais ce n'est pas une moyenne mathématique simple. C'est une moyenne logarithmique de valeurs pondérée en fonction d'une quantité de temps. Donc, ici, on parle de 24 heures.

145 On peut parler d'une lecture de 1 heure, on peut parler d'une lecture de 3 heures, mais le Leq ou le niveau équivalent de bruit est toujours en fonction d'une durée de temps. Contrairement à d'autres indices, par exemple, qui sont les pointes, les L max, les L min, ça n'a pas rapport au temps. Mais le Leq est toujours en fonction d'une durée de temps.

150 Dans le cas présent, au niveau des simulations de bruit pour la circulation, la durée de temps qui est retenue, c'est le Leq 24 heures. Pourquoi? Parce que les débits sont connus généralement sur le DJMA ou le DJME qui sont des données 24 heures, des débits moyens 24 heures. C'est pour ça que c'est cette donnée-là qui est la plus utile à se servir.

155 Et d'ailleurs, on n'est pas le seul endroit dans le monde qui utilise cet indice-là. C'est à peu près généralisé, aujourd'hui. Puis le 24 heures est généralisé à peu près partout au Canada, aux États-Unis et même en Europe aujourd'hui. Donc, on se sert beaucoup d'une donnée 24 heures parce que c'est un indice qui vient pondérer sur la période totale, en fonction
160 des débits connus, sur des périodes totales de 24 heures.

 Est-ce que ça répond à la question en ce qui concerne le niveau équivalent?

165 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va pour l'instant. On va enrichir notre connaissance.

170 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Gênez-vous pas, vous pouvez m'interrompre n'importe quand.

LE PRÉSIDENT :

175 Ça va, d'accord.

M. CLAUDE YOCKELL :

180 Une fois qu'on a fait les mesures de bruit, on a pris... on a deux cartes, ici. On voit dans la carte du bas, c'est le résultat des simulations qui ont été faites pour la situation actuelle, c'est-à-dire l'axe Laramée, le boulevard Laramée avec la rue McConnell, le boulevard Saint-Joseph. On voit des pointes, comme des pointes de bruit qui longent les rues.

185 C'est contrairement à ce qu'on fait habituellement, puis c'est un peu un cas d'exception ici. Généralement, dans les simulations de bruit pour l'implantation d'un axe routier, on ne tient pas compte des axes perpendiculaires, on tient compte de l'axe nouvellement implanté.

190 Dans le cas présent, pour arriver avec un résultat beaucoup plus précis, on a tenu compte des débits de circulation qui circulent sur les axes perpendiculaires à l'axe Laramée. Donc, on a tenu compte de Saint-Joseph, Lois, Berri et toutes ces rues-là aussi.

LE PRÉSIDENT :

195 Alors, ça, c'est ce qu'on voit dans les lignes bleues?

M. CLAUDE YOCKELL :

C'est ça.

200 **LE PRÉSIDENT :**

Ce sont comme les ondes perçues, si on veut?

205 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Les lignes bleues représentent les ondes de bruit selon l'importance. Plus la zone est foncée, plus le bruit est important. Donc, si on regarde la situation...

210 **LE PRÉSIDENT :**

Ce ne sont pas des observations faites sur le terrain avec des mesures...

215 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

220 ... des appareils à mesurer le bruit.

M. CLAUDE YOCKELL :

225 Non, pas du tout. C'est tout des niveaux qui sont simulés à partir de données de circulation qui nous sont fournies.

LE PRÉSIDENT :

230 Donc, vous avez mesuré la quantité de circulation, sa typologie, si ce sont des camions, des autos, des...

M. CLAUDE YOCKELL :

235 C'est ça, exactement.

LE PRÉSIDENT :

... des motos. Et là, l'ordinateur vous dit: *Voici le niveau de bruit+.

240 **M. CLAUDE YOCKELL :**

245 Oui. Nous, on entre les données. Pour rentrer ces données-là, évidemment il y a beaucoup de paramètres qui rentrent en ligne de compte, en plus de la circulation: les types de sol, la distance, les buttes, tous les éléments, à l'exception peut-être de la climatologie ou de la météorologie dont on ne peut pas tenir compte au niveau des données ici. Mais pour le reste, l'ensemble du terrain, l'ensemble des données qui touchent le milieu, le milieu en termes de sol,

en termes de type de matériaux, c'est entré. Même, les réflexions sur les bâtiments sont considérées ici.

250 Donc, si on regarde la carte du milieu sonore actuel, on voit que, bon, il y a trois isocontours qui sont placés. Dans la méthodologie du ministère des Transports, on trace trois isocontours, c'est-à-dire la courbe de 55, de 60 et de 65 dB(A). Pourquoi 55, puis qu'on ne descend pas en bas de 55? Parce qu'on a les chiffres pour le faire. Ce n'est pas parce qu'on ne les a pas, les chiffres sont calculés. Parce que l'ordinateur, si c'est 40 ou c'est 30, il va nous
255 donner la valeur.

 Mais dans le cas présent, selon la méthodologie de mesure, la méthodologie d'analyse, la grille d'impact du Ministère, 55 décibels X puis ce n'est pas rien qu'ici, c'est aussi aux États-Unis, c'est en Europe, c'est en Ontario, c'est au Canada, en général X 55 décibels, le niveau
260 équivalent, est considéré comme une valeur acceptable en termes de trafic de circulation. Et c'est à partir de cette valeur-là qu'on commence à regarder l'analyse. Si on est rendu à 65 décibels, ça commence à être un niveau beaucoup plus important. Puis là, on parle d'impacts plus importants aussi.

265 Donc, les isocontours, ici, montrent tout le bruit qui est au-delà de 55 décibels jusqu'à 65. Donc, on peut voir sur la carte, par exemple, dans le secteur actuel, l'artère Saint-Joseph et Montcalm, des zones de bruit plus importantes. La couleur bleue est beaucoup plus foncée.

 Je ne vois pas d'ici, moi, si on a une zone bleue très foncée mais, à ma connaissance,
270 le long de Saint-Joseph et de Montcalm, il y en a une. Si on s'en va le long...

LE PRÉSIDENT :

 Il me semble bien qu'il y en a une sur Saint-Joseph.
275

M. CLAUDE YOCKELL :

 Effectivement, il y en a une sur Saint-Joseph, une zone beaucoup plus foncée, c'est-à-dire avec des niveaux de bruit qui sont supérieurs à 65 décibels. Dans la deuxième zone...
280

LE PRÉSIDENT :

 Et donc, ça veut dire qu'actuellement, sur Saint-Joseph, il y a à l'emprise de la rue des bruits qui dépassent...
285

M. CLAUDE YOCKELL :

290 Il y a des bruits qui dépassent en bordure, aux façades des commerces et aux façades
des résidences qui s'y retrouvent, il y a des niveaux de bruit qui dépassent déjà 65 décibels à cet
endroit-là. On remarque que le bruit aussi se propage et diminue assez rapidement, par contre.
Parce que lorsqu'on arrive à la première rue, on voit tout de suite que, la décroissance, on
arrive avec des niveaux de 60 décibels, entre 60 et 65. Et ensuite, le bleu pâle nous donne un
niveau de bruit compris entre 55 et 60.

295 Alors, le long de l'axe Laramée, on a une légère zone où le bruit est supérieur à 60
décibels, mais inférieur à 65. Donc, aux façades des résidences ou en bordure de la rue
Laramée, les niveaux de bruit sont déjà de 60 décibels et plus. Toujours entre 60 et 65, ils ne
sont pas supérieurs à 65 décibels.

300 Sur les artères perpendiculaires, le bruit...

LE PRÉSIDENT :

305 Juste une chose, au plan méthodologique, est-ce que de temps en temps, vous avez
vérifié l'exactitude de votre modèle?

M. CLAUDE YOCKELL :

310 C'est-à-dire que les études...

LE PRÉSIDENT :

315 Une fois que vous avez fait la simulation, êtes-vous allé voir sur le terrain si ça
correspondait à la réalité?

M. CLAUDE YOCKELL :

320 La vérification est faite à partir des données de bruit qu'on a mesurées déjà avant de
commencer l'étude, ce qui nous a servi à calibrer le modèle mathématique. Autrement dit, on a
fait des lectures de 3 heures, des lectures de 2 heures, une lecture de 24 heures et c'est ces
données-là qui nous permettent de comparer le résultat calculé avec le résultat mesuré.

325 Donc, ça correspond à ce que vous dites. Il y a une vérification, mais elle n'est pas
faite après, elle est faite avant.

LE PRÉSIDENT :

330 Elle est faite avant.

M. CLAUDE YOCKELL :

335 Et elle sert à calibrer le modèle.

LE PRÉSIDENT :

Mais après, est-ce que l'après ressemble à l'avant?

340 **M. CLAUDE YOCKELL :**

L'après ressemble à l'avant, parce que le modèle est ajusté pour correspondre à l'avant.
Vous comprenez?

345 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va.
Madame.

350 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Excusez-moi, juste par rapport à ça. Une fois que vous avez calibré le modèle, vous avez vos points de mesure. Mais je veux dire, le modèle ne donnera pas exactement la valeur?

355 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Non.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

360 Et c'est quoi l'erreur...

M. CLAUDE YOCKELL :

365 C'est plus ou moins 2. On tolère une tolérance de plus ou moins 2.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

370 Ce qui correspond? Un pourcentage, par exemple?

M. CLAUDE YOCKELL :

C'est parce qu'on parle en termes de décibels, c'est difficile de parler en termes de pourcentage, ici.

375

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

D'accord.

380

M. CLAUDE YOCKELL :

Mais une erreur de plus ou moins 2 est jugée acceptable. Je peux vous dire, pour avoir essayé différents modèles mathématiques, on joue à peu près toujours là-dedans. Donc, ce n'est pas nécessairement moins, ce n'est pas nécessairement plus, mais ça varie entre plus ou moins 2.

385

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Plus ou moins 2.

390

M. CLAUDE YOCKELL :

Mais en dehors de ça, à ce moment-là, on considérerait que notre modèle n'est pas pertinent.

395

LE PRÉSIDENT :

De plus ou moins 2 décibels, lesquels décibels sont dans des formes logarithmiques.

400

M. CLAUDE YOCKELL :

Oui, c'est logarithmique, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

405

Ça va, ça marche. Juste un instant.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

410

Dans vos paramètres, dans les données que vous mettez dans votre modèle, est-ce que le camionnage est considéré?

M. CLAUDE YOCKELL :

415 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

420 Et c'est quoi le pourcentage, le taux de camionnage qui est prévu?

M. CLAUDE YOCKELL :

425 C'est selon les données qui nous sont fournies par le promoteur. Si les débits de circulation qui ont été relevés dans le coin donnent un DJMA, par exemple, avec 10 % de véhicules lourds, c'est ça qui est entré dans le modèle.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

430 Mais est-ce que je peux savoir qu'est-ce qui a été mis dans ce cas-ci?

M. CLAUDE YOCKELL :

435 Je n'ai pas les données avec moi, ici, malheureusement. Je n'ai pas les données de pourcentage.

LE PRÉSIDENT :

Il me semble qu'ils nous ont dit 5 %.

440 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Il faudrait que je vérifie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

445 Mais 5 %, c'est pour...

M. CLAUDE YOCKELL :

450 Probablement que les données sont déjà dans le rapport ici. Parce que je sais que, normalement, les données sont fournies au rapport.

M. JORDAN BELOVSKI :

455

Ce sont les mêmes données que les données qu'on a dans tous les rapports qui sont déjà fournis. Ce sont les mêmes données qu'on a fournies...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

460

Parce que dans le rapport, il y a un 5 % du débit qui correspond au 40 % de camions qui sont détournés, si on veut, qui sont répartis sur l'axe McConnell. Mais dans le cas actuel?

M. JORDAN BELOVSKI :

465

Dans le cas actuel, je ne pense pas qu'il y ait des camions sur la rue Laramée. Oui, il y en a. Ça, c'est parce que ce sont des comptages réels dans le cas... à ce moment-là. Je ne peux pas vous dire. Je ne sais pas combien de camions. C'est ça que je ne peux pas vous dire, mais s'il y a eu des camions, ils sont là. Ce sont des comptages réels sur le terrain.

470

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pour l'instant, on va s'arrêter là.

475

M. CLAUDE YOCKELL :

Donc, pour continuer à vous répondre, je ne sais pas le chiffre par coeur; mais par contre, ce sont des données qui sont disponibles. On les a ces données-là, on peut les sortir, mais je ne les ai pas de mémoire ici, malheureusement, puis je ne savais pas qu'on me les demanderait ce soir, donc je ne les ai pas apportées avec moi.

480

LE PRÉSIDENT :

Faites-vous en pas, ce n'est pas la seule question à laquelle vous ne vous attendez pas.

485

M. CLAUDE YOCKELL :

Ah! bien ça, je suis habitué à l'imprévu aussi.

490

Pour faire les simulations, évidemment on n'a pas travaillé avec deux ou trois points de calcul seulement. On fait une grille de points, qui nous permet d'avoir quand même un échantillonnage. On a plusieurs centaines de points, ici, qui nous ont servi à calculer les niveaux de bruit puis à pouvoir tracer des isocontours. Sinon, ce ne serait pas possible d'interpoler les isocontours. Donc, on part d'une grille de points assez serrés, puis ça nous permet d'arriver avec des isocontours les plus précis possible.

495

500 Donc, on a fait une première simulation. Autrement dit, on a simulé le milieu sonore actuel pour connaître c'était quoi notre milieu sonore qui résulte de la circulation automobile dans le milieu. Il appert que dans ce milieu-là, c'est la circulation qui est à peu près responsable de l'ensemble du bruit, circulation principalement concentrée sur Saint-Joseph, sur Montcalm, comme le montre très bien la carte, où on a des zones beaucoup plus importantes en termes de niveau de bruit; et ensuite, un axe qui est peut-être un peu plus achalandé, celui de Laramée, avec des dessertes de chaque côté, où on voit le niveau de bruit rattrapé des niveaux en bas de 55. Mais c'est la circulation. On n'a pas relevé...

505 Autrement dit, dans ce milieu-ci, on n'a pas de sources de bruit comme des usines ou des choses de même qui viennent interférer. Ce qu'on a comme bruit, même le bruit de fond, c'est la rumeur du trafic plus ou moins rapproché. C'est-à-dire si je suis, par exemple, à l'extrémité ouest de Laramée, mon bruit de fond vient de la circulation générale dans le milieu.

510 Je ne dis pas qu'il n'y aura pas, par exemple, un ventilateur à quelque part qui ne pourra pas influencer la lecture. Ça arrive. D'ailleurs, on a eu un point de mesure qui nous chicotait un petit peu, parce qu'à un moment donné, on a réalisé qu'il y avait un climatiseur et c'est ce climatiseur-là qui venait fausser notre donnée. Bon, ça devient problématique à ce moment-là. 515 Mais on a trouvé la solution. C'est parce qu'on n'était pas capable d'arriver exactement avec la lecture, puis il y avait un climatiseur qui venait fausser la donnée, qui venait générer un niveau de bruit assez fort qu'il augmentait le niveau équivalent. Il n'influençait pas seulement le bruit de fond.

520 Ça, c'est des petits à-côtés. C'est à ça que servent les simulations exactement, puis c'est l'avantage aussi de fonctionner par simulation au lieu de fonctionner uniquement par mesure. Et d'ailleurs, on ne pourrait pas, foncièrement parlant, faire une carte qui nous permettrait d'interpoler des niveaux équivalents 24 heures en les mesurant, parce que ça prend 24 heures à chaque point. Si on voulait avoir 2-300 points de mesure de 24 heures, ça prendrait 525 un temps fou pour faire ça et surtout une quantité phénoménale d'équipement pour pouvoir les mesurer. Donc, la seule et unique façon de travailler, c'est vraiment d'aller en simulation.

530 Une fois qu'on a étudié notre milieu, évidemment on a étudié des variantes, différentes variantes. Ici, c'est la variante avec les carrefours giratoires qui est présentée. Maintenant, je ne sais pas c'est laquelle des variantes avec carrefours giratoires. Donc, c'est la variante avec carrefours giratoires, mais avec 40 % de poids lourds. C'est une des variantes qu'on a considérée, parce qu'on en a fait pour des feux de circulation avec sans poids lourds, avec répartition de poids lourds.

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

C'est 40 %, mais ce n'est pas 40 % du débit total.

540 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Non, non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

545 Ça correspond à combien en termes du débit de véhicules?

M. PIERRE LAFLAMME :

550 On a dit que sur Saint-Raymond, il y avait 1 400 quelque chose camions. 40 %, de mémoire, c'était 610 camions, ce qui représente environ 4 % à 5 % du débit total.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

555 D'accord, merci.

M. CLAUDE YOCKELL :

560 Je me fie à lui, mais je pourrais vous donner les chiffres qui ont été entrés dans le modèle précisément.

Ensuite, on a eu une autre variante. Donc, ce qui est présenté ici, c'est la variante avec carrefours giratoires, avec une répartition de poids lourds à 40 %.

565 Qu'est-ce que ça change exactement dans le milieu? On voit toujours apparaître d'une façon relativement importante les axes Saint-Joseph. Montcalm, toutefois, voit une réduction de son débit de circulation. On voit que les isocontours sont moins accentués qu'ils l'étaient lors de la situation actuelle. Le long de Laramée, on voit qu'on a une zone... permettez, je vais regarder la carte ici.

570 La seule zone où le bruit est supérieur à 65 décibels, c'est toujours les mêmes zones qu'on retrouvait à la situation actuelle. C'est-à-dire, l'axe Saint-Joseph et dans son prolongement passé Montcalm, exactement comme on l'avait avant, où on a une zone plus importante de bruit avec 65 décibels et plus. Sensiblement ce qu'on avait avant, peut-être un petit peu plus large cependant.

575 Dans l'axe Laramée, le long du projet, on voit qu'on n'a pas de zone de 65 décibels et plus. Le climat sonore va demeurer inférieur à 65. Il va être compris entre 55 et 60, un peu comme on avait avant, sauf qu'on remarque toutefois que la zone de 60 est plus large et elle s'est décalée un petit peu du côté nord. Ça s'est rapproché des résidences du côté nord, 580 contrairement à ce qu'on avait dans la situation actuelle où on avait un très grand terrain vacant.

D'ailleurs, la zone de 55 était plus large dans la situation actuelle du côté nord, parce que tout bonnement on n'a aucun écran qui est fait par les résidences. Il n'y a pas de résidences. Du côté sud, la zone de 55 est moins large parce que la première rangée de

585 résidences vient déjà couper un 7 à 8 décibels. Malgré l'ouverture entre les maisons, une
rangée d'habitations donne un 7 à 8 décibels d'atténuation.

Donc, on se ramasse en haut avec une zone qui...

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

Juste une petite question. Les simulations dans l'état futur, c'est après atténuation, qui
est indiqué sur le plan qu'on a ici. Donc, avec les écrans sonores, c'est les résultats après...

595 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Oui, oui, c'est avec les mesures d'atténuation en place.

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

Est-ce que pour ce qui est des carrefours giratoires, parce que c'est certain que les
écrans n'iront pas jusque... il va y avoir quand même une certaine ouverture. Est-ce que c'est
considéré l'ouverture qu'il va y avoir?

605 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Oui. Ce qui est considéré dans le modèle mathématique, c'est l'écran à la longueur
réelle d'où il est placé, avec la hauteur réelle qu'il va avoir. Donc, la percée... et c'est pour ça
d'ailleurs qu'on a toujours une pénétration du bruit vis-à-vis les carrefours giratoires. Ce n'est pas
610 dû à la forme du carrefour, c'est simplement dû à la percée du carrefour.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

615

M. CLAUDE YOCKELL :

Donc, les écrans sont calculés, ici, dans le projet. Je n'ai pas les hauteurs d'écran
précises, mais je sais que du côté nord, il y en a tout le long. Du côté sud, il n'y en a pas, sauf
620 à l'ouest, une section à l'ouest en s'approchant de la promenade du Lac-des-Fées, en raison de
la bretelle qui est là. Mais du côté sud, il n'y en a pas pour une seule et unique raison, c'est
qu'on a décalé...

La rue Laramée devient à ce moment-là une rue très secondaire. Déjà, on avait un
625 niveau de bruit assez important généré par le trafic sur cette rue-là, qui donnait des niveaux de
bruit, comme on voyait tout à l'heure, de l'ordre de 55 à 65 décibels. En tassant la voie... parce
qu'il y a un principe en acoustique qui est très simple, surtout sur une source de type linéaire

comme ça: lorsqu'on double la distance, on baisse de 3 décibels. Donc, on a ici plus que doublé la distance par rapport aux façades des habitations.

630

Si on était à 15 mètres et qu'on est rendus à 50, par exemple, bien, on a quand même une bonne distance qui a procuré une atténuation supplémentaire de ce côté-là. Malgré qu'on a augmenté la circulation, on arrive à peu près à un statu quo. On augmente la circulation, on augmente la distance et on se ramasse à un statu quo. Donc, on a moins d'impact de ce côté-là, compte tenu justement de l'éloignement des voies.

635

On a une voie qui se ramasse quand même très loin par rapport aux façades des résidences. La direction ouest est quand même assez éloignée; puis la direction est est pratiquement le double ou le triple de ce qu'elle était avant. Donc, on a gagné plusieurs décibels en raison de cette distance-là.

640

Qu'est-ce qu'il y aurait à dire là-dessus? Évidemment, c'est la même méthode qui s'applique au niveau des simulations, sauf que ce sont des débits projetés qui nous sont fournis. Les débits de circulation, autant au niveau des poids lourds aussi, sont des débits qui nous ont été fournis.

645

Comment est-ce qu'on a simulé les carrefours? On a tenu compte du nombre de voies, évidemment. On a simulé même le ralentissement des véhicules qui est occasionné par un carrefour giratoire. Donc, il y a un ralentissement de trafic qui s'occasionne dû à la présence du carrefour, ce qui vient créer aussi une diminution par rapport à la vitesse.

650

Évidemment, comme je vous disais tout à l'heure, on a tenu compte des mesures d'atténuation qui étaient requises pour avoir des impacts faibles.

655

Et c'est à peu près le portrait général de la simulation dans ce secteur-là.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez fait les mêmes opérations auprès, par exemple, de la promenade des Fées?

660

M. CLAUDE YOCKELL :

665 Exactement le même principe de simulation, à partir des débits, à partir de la topo, l'élévation des voies par rapport au niveau du terrain. Vous parlez de la promenade, uniquement à la promenade des Fées?

LE PRÉSIDENT :

670

Parce que les gens sont inquiets. Là, les noms m'échappent, mais il y a des îlots de résidences un peu partout. Les gens sur la promenade des Fées sont venus nombreux en se demandant: la partie qui est dans le parc, avec l'accroissement de circulation, avec les vents, etc., est-ce que leur climat sonore va changer également. Je veux savoir si ce sont les mêmes méthodologies que vous avez suivies pour le reste.

675

M. CLAUDE YOCKELL :

680 En ce qui concerne la promenade du Lac-des-Fées, je peux vous dire que les bretelles qui montent vers l'axe Laramée ont été simulées. Mais à ma connaissance, la promenade elle-même n'a pas été simulée dans le modèle, n'a pas été entrée dans le modèle.

LE PRÉSIDENT :

685 Est-ce que ça veut dire que s'il y a une augmentation significative de trafic sur la promenade des Fées, vous n'avez pas de données à ce moment-là pour ça?

M. CLAUDE YOCKELL :

690 Mais il faudrait que l'augmentation soit vraiment significative. Parce que pour augmenter de 3 décibels, il faut doubler la circulation automobile. Ça se traduirait, si on doublait la circulation automobile, on augmenterait de 3 décibels. Donc, comme c'est une donnée logarithmique, il faudrait ensuite la quadrupler pour augmenter de 3 autres décibels, pour arriver à une augmentation de 6.

695

Donc, je ne sais pas, là, si les prévisions sont que la promenade des Fées prévoit un doublement de la circulation?

LE PRÉSIDENT :

700

Bien, c'est une chose qu'il faudrait documenter parce que la Ville de Hull nous a promis de nous donner les données de circulation. Et ensuite, c'est lié à l'analyse des hypothèses sur la quantité de population qui emprunterait l'axe Laramée, qui s'en servirait comme une route de transit pour avoir accès à cette partie-là.

705

Les autres inquiétudes des gens sont évidemment les bruits de la route dans le parc, la section dans le parc avec les bretelles, est-ce que ces bruits-là, qui sont perçus comme importants, peuvent venir perturber le milieu sonore des résidences.

710 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Les résidences?

715 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. CLAUDE YOCKELL :

720 À la traversée du parc? Si je prends, par exemple, l'isocontour 55 sur le plan que j'ai ici en main, qui est la figure 7.1, on voit que l'isocontour 55 va demeurer à peu près parallèle à la voie et à peu près à 120 mètres de la voie.

725 En dehors de ça, évidemment, je ne vous dis pas que les gens n'entendront pas X je mentirais si je disais ça X mais les gens vont entendre la rumeur. Ça va devenir une rumeur de bruit de fond comme il en existe déjà une, mais je ne crois pas qu'ils vont avoir une augmentation significative des niveaux de bruit, surtout que les zones résidentielles sont quand même assez éloignées ici. Je n'ai pas de zone résidentielle vraiment très rapprochée.

730 Il y en a une où il y a des gros blocs appartements le long du chemin de la Montagne et on demeure bien en-deçà de 55. Et on se ramasse à peu près dans les niveaux de bruit qui sont déjà produits par le chemin de la Montagne, qui est quand même une artère qui est assez passante. Donc, je ne crois pas qu'on va avoir... en tout cas, je suis convaincu qu'on n'a pas une détérioration du milieu ici, actuel.

735

Les autres zones résidentielles auxquelles vous réferez, ce serait...

LE PRÉSIDENT :

740 Il y a les Jardins Taché, où il y a des gens qui sont...

M. CLAUDE YOCKELL :

745 Non, impossible, parce que surtout qu'on a un milieu ici boisé, malgré que le boisé n'est peut-être pas un écran parfait. Une centaine de pieds de boisé du type sauvage comme on a ici, c'est un boisé quand même, je dirais, * rugueux +, ce n'est pas un boisé aménagé, ça fait quand même un effet d'écran de quelques décibels pour chaque 100 pieds. Donc, on va avoir

une atténuation supplémentaire ici, là, en plus de celle qui est procurée par la distance puis celle qui est procurée par les atténuations de sol.

750

LE PRÉSIDENT :

Hier après-midi, monsieur Mailhot du ministère de l'Environnement nous a rappelé que, là, vous avez une analyse de bruit qui est liée à l'effet du trafic seulement. Mais évidemment, il y a déjà des bruits ambiants dans l'environnement, de sorte qu'il y a une formule mathématique un peu compliquée, dans laquelle je ne me sens pas personnellement très compétent, mais semble-t-il qu'il y a une méthode de calcul qui permet de voir comment le bruit de fond déjà présent s'additionne aussi au bruit du trafic pour donner un autre niveau de bruit, qui est celui du confort de la vie, là.

755

760

M. CLAUDE YOCKELL :

Il faudrait faire attention parce que, comme je vous disais tout à l'heure, ce milieu-là est particulièrement influencé par la circulation automobile. En dehors de la circulation automobile, le bruit de fond même vient de la circulation automobile à plus ou moins rapproché. Donc, lorsqu'on le simule, notre niveau équivalent tient compte de cette circulation automobile.

765

LE PRÉSIDENT :

Oui, si c'est la même. Mais si c'est, par exemple, la circulation automobile ou la circulation camion qui passe sur Saint-Raymond, vous avez déjà un bruit de fond qui est d'une autre source. Donc, les deux vont s'additionner.

770

M. CLAUDE YOCKELL :

Il va y avoir une addition, mais par contre, ça va dépendre. Lorsqu'il y a plus que 10 décibels d'écart entre les deux niveaux, il n'y a pas de contribution du niveau le plus faible. Vous comprenez?

775

LE PRÉSIDENT :

Non, je ne comprends pas, mais vous allez m'expliquer.

780

M. CLAUDE YOCKELL :

Bon, le bruit, c'est logarithmique. Si j'additionne deux valeurs identiques X tout à l'heure, je vous ai dit si on double la circulation, on augmente de 3 X donc, si je prends deux sources de bruit identiques, j'augmente de 3 décibels. Pour augmenter de 3 autres, il faut que j'en mette 4. Autrement dit, je prends un haut-parleur qui fait 80; j'en mets un deuxième qui fait

785

790 80; le total des deux, c'est 83. Si je voulais avoir 86, ça me prendrait 4 hauts-parleurs qui font 80 chacun.

Par contre, lorsqu'on arrive avec des... l'augmentation du bruit est proportionnelle aux niveaux de bruit qui sont additionnés. Si j'ai deux niveaux identiques, l'augmentation est de 3. 795 Donc, plus l'écart augmente, moins l'augmentation est forte. Si j'additionne 40 plus 40, évidemment je vais arriver avec 43. Mais si à un moment donné j'additionne 30 plus 40, je vais me ramasser avec 40.4 à peu près, 40.2.

Aussitôt qu'on arrive à 10 décibels, il n'y a pratiquement plus de contribution du niveau le 800 plus bas. Et c'est pour ça que lorsqu'on parle d'additionner des bruits de fond avec les niveaux de bruit calculés, si l'écart est plus que 10 décibels, automatiquement il n'a plus d'importance. Puis au maximum, on aurait une augmentation de 3, au gros maximum.

LE PRÉSIDENT :

805 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

810 Ma question, c'est pour l'élévation où est-ce que la simulation est faite. Dans l'étude d'impact, je pense que c'est 1.5 mètre à partir du sol.

M. CLAUDE YOCKELL :

815 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Qu'est-ce qui se passe en hauteur? Est-ce que le son devient plus important?

820 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Ce qui se passe en hauteur, le son devient plus important compte tenu qu'on perd les atténuations. Il y a deux phénomènes qui rentrent en fonction lorsqu'on monte en hauteur. 825 D'abord, la distance à un point qui est supérieur à l'autre va être plus grande, la règle de l'hypoténuse, et on a une distance un petit peu plus importante, mais pas, je dirais, d'une importance épouvantable.

Et on a aussi une perte d'effet qui est due à l'effet de sol, aux réflexions et à l'absorption 830 qui est due au sol. Plus on s'éloigne, plus on monte en hauteur, évidemment on perd cet effet-là. Donc, le niveau de bruit en hauteur normalement devrait être plus élevé que celui à 1.5 mètre du sol.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

835

Est-ce que vous pouvez donner un chiffre là-dessus, une quantité?

M. CLAUDE YOCKELL :

840

Non, je ne peux pas, parce que ça ne se donne pas comme ça là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

845

Non? Parce que dans le contexte actuel, il y a quand même plusieurs résidences qui ont deux étages.

M. CLAUDE YOCKELL :

850

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis souvent les gens vivent au premier étage, mais couchent au deuxième.

855

M. CLAUDE YOCKELL :

Oui. Sauf qu'il ne faut pas oublier une chose, c'est que la nuit, on est quand même avec des niveaux de bruit beaucoup plus bas qu'en période diurne. Je ne dis pas que c'est une excuse, là.

860

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Sauf que la nuit, on dort.

865

M. CLAUDE YOCKELL :

Je ne dis pas que c'est une excuse, mais n'empêche que normalement, même une fenêtre ouverte normalement pleine, la moitié de la surface, si on prend une fenêtre coulissante, par exemple, ou une fenêtre à guillotine ouverte totalement sur la surface ouvrante, il y a encore une réduction de 12 décibels à l'intérieur de la pièce. Fermée donne 20 à 25 décibels. Donc, il ne faut pas calculer le niveau à la fenêtre, parce que c'est le niveau à l'intérieur de la chambre à coucher.

870

875

Donc, si on mesure, par exemple, si on calculait un niveau de 55 à la fenêtre, ça veut dire qu'à l'intérieur, on serait de l'ordre de 43, fenêtre ouverte. Donc, on a quand même une diminution de bruit et on n'aura pas 55 la nuit, avec la réduction des débits de circulation.

880 Donc, c'est pour ça d'ailleurs qu'à peu près toutes les méthodologies de calcul se font à un 1.5 mètre du sol. Que ce soit en termes d'étude d'impact pour des sources fixes, que ce soit en termes d'étude de mesure de bruit à l'extérieur, la règle est à 1.5 mètre du sol. Et ici, la méthodologie du ministère des Transports, c'est 1.5 mètre du sol, qui est d'ailleurs celle qui existe en général au niveau des simulations.

885 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez fait des études de perception du bruit? C'est-à-dire, je vais prendre une comparaison. Je ne suis pas un spécialiste du bruit, mais je connais un peu toute la question de l'évaluation du risque.

890 Pendant des décennies, l'évaluation du risque a été considérée comme une pure mesure mathématique pour calculer la probabilité d'un effet néfaste pour la santé. Donc, c'est un calcul d'analyse de risque qui était purement mathématique et technique. Et on s'est aperçu que ça ne rencontrait jamais les attentes sociales et qu'il y avait tout un autre champ à explorer, qui était le champ de la perception du risque. Parce que les échelles de perception n'ont rien à faire avec les données dites scientifiques ou objectives, si on veut, par rapport au risque.

895 Est-ce que vous avez fait des études, par exemple, sur la perception du risque à savoir que, par exemple, on pourrait percevoir un bruit de camion à intensité égale comme beaucoup plus perturbant que le bruit d'un chien qui jappe, si c'est son chien. Est-ce qu'il y a eu des études à ce niveau-là?

900 **M. CLAUDE YOCKELL :**

905 Non, il n'y a pas d'étude de ce style-là. Par contre, le problème qu'on a effectivement, et c'est le problème à peu près de toutes les instances gouvernementales, lorsqu'on arrive pour faire des normes, c'est qu'il n'y a pas deux individus qui réagissent de la même façon à un même niveau de bruit, quelle que soit l'origine du bruit, que ce soit un chien qui jappe ou une auto qui passe.

910 Une personne qui va demeurer à côté d'une autoroute va dire: *Moi, je ne suis pas dérangée+; et à niveau équivalent, une autre personne va être fortement dérangée, d'où ce qui rend très difficile de faire une analyse de probabilité de dérangement. Disons qu'on pourrait dire que la probabilité de dérangement à niveau équivalent est à peu près de 50 X 50. C'est à peu près la plus grande précision qu'on peut avoir.

915 Je peux vous dire qu'il n'y a pas eu de ce genre d'étude-là qui a été fait ici. D'ailleurs, je peux vous dire que je n'ai jamais entendu parler en trente ans de ce genre d'approche-là.

LE PRÉSIDENT :

920

Mais en analyse de risque, ce qui est extraordinaire maintenant, c'est que l'analyse de risque ne peut pas être faite si elle n'implique pas, dès le départ, les problématiques de la perception. Et ça, maintenant, c'est acquis au plan de la science, voyez-vous? C'est un champ disciplinaire qui s'est déplacé. Mais on n'en fera pas un débat théorique.

925

M. CLAUDE YOCKELL :

Mais la problématique de perception, non.

930

LE PRÉSIDENT :

Je voulais juste savoir s'il y avait ça...

935

M. CLAUDE YOCKELL :

Non.

940

LE PRÉSIDENT :

... s'il y avait des dynamiques de perception.

M. CLAUDE YOCKELL :

Non. Ici, en bruit, c'est très difficile à établir.

945

LE PRÉSIDENT :

950

Qu'en est-il, par ailleurs, par rapport à ce qu'on appelle la dynamique du bruit? C'est-à-dire un Leq sur 24 heures, c'est une chose. Vous dormez en pleine nuit, quelqu'un tire un coup de fusil qui dure une seconde, mais vous vous réveillez et vous venez de perdre la nuit. La dynamique, là, est très différente du calcul mathématique. Est-ce que vos modèles sont capables d'aller saisir ces événements improbables mais qui, tout à coup, se produisent?

955 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Non. Le modèle mathématique ne tient pas compte de ce genre de chose-là. Le modèle mathématique travaille uniquement au niveau équivalent, ne peut pas établir le niveau de pointe.

960 J'ai eu la même question dans une audience publique dernièrement où on a une problématique de véhicules et où les gens nous ont demandé...

LE PRÉSIDENT :

965 Comme quoi on se répète!

M. CLAUDE YOCKELL :

970 Oui. Quand on opère des véhicules, il y a toujours une problématique de pointe de bruit au passage. On nous demandait quel niveau de bruit produit un camion, par exemple, à 15 mètres de distance? Le niveau maximum produit, le L max qu'on appelle, est à peu près à 75 décibels à 15 mètres de la chaussée, à 15 mètres de la source. Mais par contre, cet événement sonore là a une durée de temps très courte, un peu comme votre coup de feu, il va faire...

975 Pour vous donner un exemple qui est un peu plus bruyant, quand on parle d'un coup de feu, on parle d'un niveau de bruit impulsionnel, c'est une notion différente et à ce moment-là on parle de niveau de bruit dans les 100 quelques décibels. Je comprends que ça réveille mal puis qu'on se rendort peut-être moins bien après. Un véhicule va donner un niveau de bruit, L maximum, d'à peu près 75, un camion je parle.

980

LE PRÉSIDENT :

Oui.

985

M. CLAUDE YOCKELL :

990 Un camion de transport de concassé ou ce genre de camion-là, un 10 roues qu'on appelle, ce que tout le monde connaît être un 10 roues, va faire à peu près ça 75 décibels à 15 mètres de distance. Donc, c'est un événement qui va durer une fraction de seconde, c'est-à-dire au passage. Par contre, on va l'entendre venir, puis on va l'entendre repartir.

995 Mais dites-vous bien que le niveau équivalent, bien que si on ne travaille pas en pointe de bruit, le niveau équivalent vient tenir compte -- compte tenu que c'est une moyenne de la quantité d'énergie acoustique émise et qu'on tient compte du pourcentage de poids lourd, il l'entre dans le modèle et le niveau de bruit qui est calculé tient compte des pointes d'énergie acoustique, parce que c'est là qu'est l'énergie.

1000 Justement quand on entre les véhicules, les camions, on voit tout de suite le niveau
équivalent changé. Pourquoi? Parce que les pointes de bruit produites par les camions sont
plus importantes et le niveau équivalent vient tenir compte justement de la quantité d'énergie
acoustique émise. S'il n'y avait pas de pointes, bien, on se ramasserait avec des niveaux de
l'ordre de 40. Mais compte tenu qu'il vient tenir compte de chaque événement, parce que la
1005 quantité d'énergie est là, elle est dans la pointe, le niveau équivalent se remonte
automatiquement pour tenir compte des pointes.

Je ne vous dis pas qu'il les noie, il noie le poisson, ce n'est pas ça, mais c'est le
meilleur indice qui existe pour être capable de pondérer dans le temps des événements sonores
importants et c'est d'où, là, l'utilité de l'utiliser.

1010

LE PRÉSIDENT :

On va arrêter nos questions. Et s'il y a des gens du public qui veulent venir poser des
questions, vous vous approchez. Je pense qu'il y a une madame qui est pressée. Alors, venez
1015 vous asseoir.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Bonsoir, monsieur le président. Sylvie Taschereau...

1020

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, madame, oui.

1025 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

... résidante de la rue Lois.

LE PRÉSIDENT :

1030

La rue comment?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1035 Lois. On a dit tantôt *Lois*, c'est Lois. Dans un des documents, on lit qu'il y a une
mesure de bruit qui a été analysée au 67 de la rue Lois. Ma question, c'est est-ce que ça a été
basé là-dessus de vérifier la normalité des sons dans notre quartier?

LE PRÉSIDENT :

1040

Donc, on dit qu'il y a eu une mesure chez vous?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1045 Il y a eu une mesure au 67, pas chez moi, à un de mes voisins, au 67 de la rue Lois. Il
y a eu une mesure qui a été prise, je crois, pendant 24 heures celle-là. C'est celle qui a été
prise le plus longtemps, puis dire que c'est cette maison-là qui va... le bruit va augmenter le
plus. Mais je voulais savoir, est-ce que c'est cette maison-là qu'on se base dessus pour dire
qu'il y a une régularité déjà de tant de décibels?

1050

Moi, je ne connais pas, je ne suis pas experte du tout là-dedans. Alors, je voulais
savoir si sur la rue Lois, si ça a été une des mesures de base pour mesurer le son.

LE PRÉSIDENT :

1055

On va vérifier ça. Oui? Alors, monsieur confirme que c'est un des points...

M. CLAUDE YOCKELL :

1060

Effectivement, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1065

Comment vos points ont été choisis?

M. CLAUDE YOCKELL :

1070

D'une façon tout à fait aléatoire. C'est-à-dire qu'on essaie de trouver des points où on
minimise les influences des sources autres que celle de la circulation; parce que ce qui nous
intéresse, c'est la circulation.

LE PRÉSIDENT :

1075

Quand vous dites: * aléatoire +, vous dites d'habitude au hasard.

M. CLAUDE YOCKELL :

Au hasard, c'est ça.

1080

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous faites comment pour faire que le hasard va tomber sur telle maison plutôt
que telle autre?

1085

M. CLAUDE YOCKELL :

1090 Souvent, c'est l'accessibilité à la maison. Surtout quand on veut faire un 24 heures, c'est que l'appareil reste là. Donc, il faut aussi s'assurer qu'on est capable de laisser un appareil d'une quinzaine de mille dollars sur un trépied près de la maison sans se le faire endommager ou voler. Donc, c'est un des critères qui vient justifier.

1095 Et aussi le milieu lui-même, comme je vous disais tout à l'heure. On va essayer de trouver des points qui sont représentatifs, je dirais, du gabarit du quartier, du milieu lui-même. Si on a des milieux très différents, bien, à ce moment-là, on va multiplier les points.

LE PRÉSIDENT :

Et vous en avez mis combien de points d'observation?

1100 **M. CLAUDE YOCKELL :**

1105 Ici, dans le cas présent, les mesures pour tout le secteur Laramée avaient été faites par le ministère des Transports. Ce n'est pas nous qui les avons faites, on nous a fourni les données. Et je sais qu'on en a quand même un bon nombre. On en a dans l'autre secteur.

Mais madame me disait que c'était au 67, rue Lois. Je m'excuse, parce que j'ai une vieille déformation de dire le nom en anglais.

1110 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas grave.

M. CLAUDE YOCKELL :

1115 Je m'excuse pour ça.

LE PRÉSIDENT :

1120 Je ne dis pas que ce n'est pas grave, je dis...

M. CLAUDE YOCKELL :

1125 Je ne veux pas choquer personne en disant ça, mais je ne suis pas capable de m'habituer. Ça fait peut-être vingt fois qu'on me corrige, puis je reviens tout le temps avec mon appellation anglaise.

1130 Au 67, rue Lois, il y a eu trois lectures qui ont été prises entre midi et... il y a deux stations, effectivement, puis il y en a une qui est à la limite sud du terrain, à 30 mètres de la rue; puis l'autre est à 1.5 mètre au sud de la maison et 4.4 mètres de la rue. C'est trois lectures qui ont été prises entre midi et 15 h, trois lectures complètes et trois lectures du niveau équivalent, qui donnent des valeurs qui n'ont pas été prises aux mêmes dates. C'est-à-dire, elles ne sont pas au même endroit, mais sauf que les niveaux de bruit sont différents.

1135 Donc, c'est des mesures qui ont servi à calibrer le modèle, au même titre que le 24 heures qui avait été fait au 50, rue Lois.

LE PRÉSIDENT :

1140 Madame, vous aviez un doute. C'était quoi le doute dans votre question?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1145 Est-ce que cette mesure a été une base pour dire que c'est le bruit normal de notre quartier? C'est ça que je ne comprends pas, là.

LE PRÉSIDENT :

1150 C'est une des mesures qui a été prise pour établir...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Une normalité présente, sans le boulevard.

1155 **LE PRÉSIDENT :**

On ne parle pas de normalité.

M. CLAUDE YOCKELL :

1160 Non.

LE PRÉSIDENT :

1165

Ce n'est pas une question de normalité?

M. CLAUDE YOCKELL :

1170

Non.

LE PRÉSIDENT :

1175

Monsieur, ce n'est pas ce que j'ai compris, allez-y.

M. CLAUDE YOCKELL :

1180

Le but, ce n'est pas d'établir la normalité du quartier. C'est d'établir le niveau de bruit qu'il y a dans le quartier. Donc, je ne pars pas du principe que, parce que c'est un niveau de bruit qui est là, qu'il est normal. Le mot *normal+ ne s'applique pas du tout.

1185

C'est qu'on va chercher le niveau de bruit, puis on veut simuler les isocontours et les cartes de bruit qui sont le plus représentatifs du bruit qui existe dans ce milieu-là, pour pouvoir ensuite connaître l'impact que l'implantation du projet va avoir.

LE PRÉSIDENT :

1190

Au fond, ce qui est difficile à comprendre, c'est la méthode. C'est que les observations que vous avez faites ne vous ont pas donné un portrait du quartier; elles vous ont donné des informations à partir desquelles vous avez construit un modèle.

M. CLAUDE YOCKELL :

1195

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1200

Puis une fois que le modèle eût été construit, on a mesuré le trafic, et là on a projeté, simulé en disant: les données maintenant traitées donnent le résultat qu'il y a là. Est-ce que c'est bien ça que j'ai compris? Est-ce que c'est ça qui s'est fait?

M. CLAUDE YOCKELL :

1205

C'est bien ça. Donc, ce n'est pas une question de fixer la normalité, c'est de fixer le bruit qui existe dans ce milieu-là, parce qu'il n'y a pas de...

LE PRÉSIDENT :

1210 Mais le bruit qui est là n'est pas le bruit observé. Les points d'observation servent à nourrir un modèle.

M. CLAUDE YOCKELL :

1215 À nourrir le modèle, puis à s'assurer que le modèle donne une réponse exacte ou la plus exacte possible, comme on disait tout à l'heure, à plus ou moins 2 décibels.

LE PRÉSIDENT :

1220 Est-ce qu'il pourrait être arrivé que vous vous soyez trompés dans vos points d'observation?

M. CLAUDE YOCKELL :

1225 C'est-à-dire que... bien, se tromper, non. C'est qu'à un moment donné, on peut se ramasser avec un résultat qui n'est pas capable de corroborer, un peu comme je vous disais tout à l'heure. On avait un point où on n'était pas capable d'arriver au résultat mesuré et c'est après être allé dans le milieu, qu'on s'est rendu compte qu'il y avait un climatiseur sur place qui venait augmenter le niveau de bruit qu'on avait mesuré. Donc, comme ce n'était plus seulement la circulation, il y avait une source, ici, qu'on dirait ponctuelle à un endroit, qui fonctionne à un moment de l'année, puis qui appartient à une personne en particulier.

1230

LE PRÉSIDENT :

1235 Est-ce que ça veut dire qu'une fois que vous avez eu fait votre simulation, vous êtes retournés sur le terrain pour voir si c'était cohérent avec vos observations.

M. CLAUDE YOCKELL :

1240 On a eu des problèmes avec un point en particulier où on n'était pas capable de corroborer le résultat.

LE PRÉSIDENT :

1245 Avez-vous eu des difficultés avec le 27 de la rue Lois?

M. CLAUDE YOCKELL :

Non.

1250

LE PRÉSIDENT :

Madame.

1255

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Je voulais juste spécifier que cette étude-là, je crois qu'elle a été faite en l'an 2000. On peut me corriger si j'ai tort. Je ne sais pas ça fait combien d'années que ça n'a pas été pavé la rue Lois. On a des nids de poule incroyables puisqu'il y a eu de la construction à l'axe Saint-Laurent. Le bruit s'intensifie, monsieur, depuis je ne sais pas combien de temps. Je demeure sur la rue Lois et j'entends les camions *beding! bedang!* quand ils passent dans les nids de poule.

1260

Si c'est un exemple type de bruit présent existant déjà dans le secteur, si l'asphalte serait belle, les bruits ne seraient pas pareils. Comprenez-vous où je veux aller?

1265

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1270

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Alors, au 67, rue Lois, c'est la pire place dans le secteur parce qu'il y a eu la construction. Les camions ont défait la route puis la Ville n'a pas entretenu la route. Alors, dans mon opinion, qui n'est pas professionnelle, c'est la pire place pour prendre le son puis d'en faire un exemple existant.

1275

LE PRÉSIDENT :

Parce que le résultat donnerait, à votre avis, un niveau de bruit mesuré...

1280

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Beaucoup moins.

1285

LE PRÉSIDENT :

... plus élevé que ce que vous aviez il y a quelques années, quand la rue était normale.

1290 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Exactement. Ça fait dix ans que je suis là, puis c'était bien moins pire. Là, je suis assise en avant sur mon balcon, puis j'entends les camions qui passent là, qui est la future route. Alors, je les entends avec les nids de poule. Alors, ça, dans mon avis non
1295 professionnel, je crois qu'il peut y avoir une marge d'erreur là.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1300

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Pour les gens avec les transports lourds, on s'entend sur quelque chose, monsieur le président X je ne sais pas si je l'ai dit à tour de rôle à toutes les fois que je viens ici, là X on n'est
1305 pas contre le boulevard, on est contre le transport lourd pour ses effets qu'il va nous créer dans notre quartier, des effets négatifs: dont le bruit, la santé, la sécurité.

Je pense que je l'ai fait très clair que c'est ça qui est notre objectif, en tant que Comité de résidants, de représenter ça, c'est la sécurité de nos citoyens. Je me demandais comment
1310 on peut assurer la santé mentale de nos résidants.

Je tiens juste à faire un petit exemple. Tantôt, monsieur, il y avait trois personnes en arrière qui discutait, ça vous a dérangé durant le son d'écouter monsieur. Mais imaginez-vous nous autres, le soir, avec un transport lourd si ça rentre dans notre salon!
1315

Je ne sais pas, là, mais en tout cas, dans mes calculs à moi, ça ne marche pas, là. Je ne veux pas être arrogante, là, mais c'est un petit exemple qu'on doit stipuler. Alors, la santé mentale...
1320

LE PRÉSIDENT :

Vous n'êtes pas arrogante, vous êtes juste convaincante.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1325

C'est ça, c'est la santé mentale de nos résidants.

LE PRÉSIDENT :

1330

On va vérifier.

Madame Légaré, est-ce que c'est une chose que vous explorez, vous autres, les relations entre la santé mentale, par exemple, et le bruit? Est-ce qu'il y a des corrélations que vous établissez au niveau de la santé publique?

1335 **Mme CAROLE LÉGARÉ :**

1340 Il y a eu des études sur les effets sur la santé mentale. Il y a deux choses qu'on pourrait émettre à ce niveau-là. D'une part, il y a eu des études sur les effets au niveau des maladies psychiatriques. Et ce que ces études-là montrent, c'est que le bruit communautaire en tant que tel ne cause pas de maladie psychiatrique mais que, par contre, il pourrait peut-être intensifier des symptômes qui sont déjà existants. Et à ce sujet-là, ce serait plus associé à la sensibilité des personnes envers le bruit, plutôt que le niveau de bruit en tant que tel. Alors, les personnes qui sont plus facilement perturbées par le bruit pourraient développer peut-être plus d'anxiété ou de stress en relation avec ça.

1345

Maintenant, si on prend la santé mentale dans un sens plus large, le bruit, on considère que c'est une nuisance. En fait, le bruit, on le définit comme des sons indésirables. Et le degré de nuisance varie beaucoup d'une personne à l'autre, évidemment. C'est affecté par des facteurs sociaux, des facteurs psychologiques et ça entraîne souvent des changements de comportement qui affectent la qualité de vie des gens. Alors, les gens vont changer leur comportement: ils vont fermer leurs fenêtres; ils n'utiliseront plus leur balcon; ils vont devoir augmenter le volume de la télévision. Et ça, ça affecte leur qualité de vie.

1350

LE PRÉSIDENT :

1355

Est-ce que vous voulez commenter cette... non, ça va?

Oui, madame, je vous écoute.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1360

Dernière question. La santé pulmonaire maintenant. Madame vient tout juste de confirmer qu'on va fermer nos fenêtres. Donc, on respire notre propre pollution, qui est grande dans les maisons. C'est des maisons qui sont très vieilles déjà. Alors, on a besoin de faire ventiler. Et respirer les émanations des fameux diesels qui vont passer dans nos cours et devant le parterre. C'est la prochaine question: comment va-t-on assurer la sécurité, la santé pulmonaire de nos résidants?

1365

LE PRÉSIDENT :

1370

Je vais la retenir celle-là, pour ne pas m'éloigner de la thématique du bruit, et je vais la reposer plus tard. C'est correct?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1375 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1380 Merci.
Oui, madame DesRoches.

Mme NICOLE DESROCHES :

1385 Oui, bonsoir. Alors, celles-ci sont les troisièmes audiences en Outaouais auxquelles j'assiste, je vais reposer la même question que j'ai posée aux deux autres audiences.

LE PRÉSIDENT :

1390 Pas vrai!

Mme NICOLE DESROCHES :

1395 Oui, monsieur. Le bruit, ce n'est pas statique et mathématique. Il y a des influences climatologiques dont, monsieur nous a dit, le modèle ne tenait pas compte.

1400 Je vais vous donner un exemple. Moi, je demeure peut-être à 500 mètres d'une source de bruit, au point où l'hiver X là, je parle dehors en marchant mon chien, ça, c'est mon expérience, alors je peux marcher à différents temps de la journée, donc mon observation est diverse X l'hiver, je n'entends peut-être même pas une rumeur. Mais l'été ou le matin quand c'est humide, le son varie beaucoup, beaucoup, beaucoup, beaucoup. Alors, je trouve ça difficile de concevoir qu'on fasse des modèles mathématiques sans tenir compte de la climatologie, parce que ça a une grande influence sur le bruit.

1405 Puis là, je me demande pourquoi on adopte cette... L'autre élément, c'est qu'on le fait sur 24 heures. Alors, c'est certain qu'en 24 heures, tu n'as pas toutes les problématiques climatologiques qui peuvent se poser. Je me demande pourquoi on adopte cette méthode-là, pour se faire poser des questions par des gens comme moi à chaque fois qu'il y a des audiences?

1410 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Pour reprendre un peu ce que madame vient de dire, monsieur le président, c'est vrai que la climatologie agit sur les niveaux de bruit qui sont perçus et sur la propagation du bruit.

1415 Madame faisait une observation très judicieuse lorsqu'elle parle d'humidité, effectivement, vous remarquerez X probablement que vous avez tous vécu une expérience semblable X on va être en campagne, le soir, vers 7 h 30, 8 h, on va entendre un véhicule

1420 venir de très loin. Pourquoi? Parce que d'abord, l'air, on se ramasse dans un... le déplacement d'air est à peu près nul compte tenu que le vent tombe. On se ramasse avec un pourcentage d'humidité qui est en augmentation et bien souvent en phénomène d'inversion de température.

1425 Les phénomènes météorologiques, par contre, sont des phénomènes qui vont agir à des distances quand même -- madame me parlait de 500 mètres tout à l'heure. Effectivement, c'est des distances comme ça qui vont jouer.

1430 Lorsqu'on fait une simulation pour un projet de même, c'est que généralement nos impacts de bruit se font sentir aux premières rangées de résidences, dans une largeur quand même de l'ordre de 100 mètres à peu près, où les phénomènes météo à ce moment-là jouent moins, sont moins significatifs. Même le vent va jouer sur le bruit, mais le vent va jouer sur le bruit sur des distances quand même de l'ordre de 200, 300, 400 mètres. Mais dans les premières rangées d'habitation qui vont être situées à 75 mètres, le vent joue très peu. La propagation directe du bruit l'emporte.

1435 Mais si on s'éloigne à 500 mètres, c'est officiel que par un vent portant ou un vent contraire, il va y avoir des phénomènes, les niveaux de bruit vont varier selon que le vent est portant ou le vent est contraire. Ça, je ne peux pas le nier.

1440 Malheureusement, le modèle mathématique et les modèles mathématiques qui ont été développés, qui sont utilisés encore aujourd'hui, ne tiennent pas compte de ces phénomènes. Ils vont tenir compte de l'humidité. Mais les derniers modèles utilisés vont peut-être tenir compte de l'humidité dans l'air ou de la température de l'air, mais même pas du vent.

1445 **LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'on a des modèles climatologiques tellement développés, qu'on pourrait aller chercher un certain nombre de données pour les intégrer à...

1450 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Je sais qu'il existe des modèles européens qui ont été développés en Europe, qui sont très, très, très performants. Malheureusement, ce n'est pas ceux qu'on utilise ici en Amérique.

1455 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Madame?

1460 **Mme NICOLE DESROCHES :**

1465 Bien, c'est peut-être une remarque. J'ai eu le temps de jeter un coup d'oeil rapide sur le document d'étude d'impact sur l'autre 45 jours, dans la période dans laquelle on se trouve sur le projet de cogénération, la Bowater, puis on a donné une étude de son qui s'étendait de telle date à telle date. On a donné le vent, l'humidité, bon, etc. On avait toutes ces données-là. Alors, on l'a dans un projet qui est juste à côté de chez nous.

LE PRÉSIDENT :

1470 Qui est un projet de quoi?

Mme NICOLE DESROCHES :

De cogénération. Alors, c'est quelque chose qui existe.

1475 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. CLAUDE YOCKELL :

1480 Monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

1485 Oui.

M. CLAUDE YOCKELL :

1490 ... madame vient d'ajouter quelque chose que je trouve intéressant, parce qu'elle parle d'un projet de cogénération. Dans ce cas-là, ce ne sont pas ce qu'on appelle des sources linéaires du type qu'on a ici. Une source linéaire, ça veut dire une source qui s'étale, excusez-moi, sur une ligne, donc une voie de circulation. C'est une ligne avec des sources séparées d'une distance.

1495 On parle, ici, dans le cas d'une usine de cogénération, de sources ponctuelles. Les phénomènes d'influence de la propagation du bruit, suite aux conditions météorologiques, sont peut-être plus connus en ce qui concerne les sources ponctuelles et plus faciles à tenir compte que lorsqu'on parle de sources linéaires. L'influence n'est pas tout à fait la même, compte tenu de la multitude de sources qu'on retrouve bout à bout.

1500 **LE PRÉSIDENT :**

Et quelle est la différence, à ce moment-là, entre une source fixe...

1505 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Parce qu'une source fixe, c'est une source ponctuelle, c'est un point, donc il émane d'une façon hémisphérique autour comme ça. Puis à ce moment-là, si le vent se propage d'un bord, on a déjà certains paramètres qui nous permettent d'établir des augmentations, des différences de propagation qui vont résulter d'un vent, par exemple, de 10 kilomètres.

Lorsqu'on arrive avec une source linéaire qui est étalée sur des très longues distances, les phénomènes météo n'agissent pas tout à fait de la même façon compte tenu que la source est sur une distance.

1515 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais si vous êtes à 500 mètres d'une route d'une certaine importance, quand le vent va être d'un côté, vous allez l'entendre.

1520 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Sûrement. Puis je vous l'ai confirmé tout à l'heure.

1525 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est ça. Sauf que pour vous, 500 mètres, c'est trop loin pour qu'on entre dans le nombre de décibels qu'on évoquait tantôt.

1530 **M. CLAUDE YOCKELL :**

C'est-à-dire, compte tenu qu'on travaille avec des isocontours qui partent de 55, oui.

1535 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, ça marche.

Monsieur?

1540 **M. LIONEL DEMERS :**

Lionel Demers, Saint-Jean-Bosco. Moi, je lisais, cet après-midi, dans le Rapport d'étude environnementale du 20 juin 2000, du ministère des Transports, on disait:

1545 *Les riverains du boulevard Saint-Raymond profiteront également d'une diminution de la circulation et du bruit qui en résulte.*

1550 J'ai beaucoup de difficulté à comprendre, malgré toutes les explications savantes de ces messieurs, qu'on va partir d'une circulation... on me dit que la circulation actuelle pour cette simulation-là serait de 4 000 voitures sur la rue Laramée, ce qui est absolument impensable et impossible.

1555 Ça fait que c'est peut-être ça qui joue dans les décibelomètres que la différence n'est peut-être pas tellement grande ou que ça se maintient, c'est que si on surévalue la circulation actuelle par rapport à celle prévue, bien, c'est sûr que la différence va être moindre.

1560 Moi, ça fait trente-trois ans que je reste à 60 pieds de Laramée, près de Saint-Joseph, puis il n'y a jamais 4 000 voitures par jour qui passent là. Je veux dire, jamais je ne pourrai croire ça.

1565 Où je veux en venir ensuite, c'est que monsieur, tantôt, parlait d'un 10 roues qui dégage 75 décibels. Il va y en avoir 610 fois par jour de ça. Eux autres, c'est sûr, ils extensionnent ça sur 24 heures. Mais comme votre exemple tantôt du coup de fusil, si on l'extensionne sur 24 heures, on ne se réveillera pas; mais sur le coup, on va se réveiller.

LE PRÉSIDENT :

Là, vous faites des affirmations. On va essayer de comprendre.

1570 **M. LIONEL DEMERS :**

1575 Puis tantôt, on disait aussi que le vent pouvait jouer. Moi, j'ai déjà mentionné, lors des audiences ou de l'information qu'il y avait eue au Château Cartier à Aylmer, que les vents dominants par ici, c'est les vents du nord. Je le sais. Quand je sors de la maison chez nous puis que je me dirige vers Laramée, le vent, on sait d'où il vient.

1580 Alors, c'est ça qu'on disait, nous autres, les vents du nord étant dominants, ça va tout fausser les données du côté sud de Laramée où il n'y a absolument aucune mesure d'atténuation de bruit. La raison, c'est quoi? Je ne sais pas, je n'ai pas eu de réponse encore.

LE PRÉSIDENT :

1585 Alors, monsieur, vous voyez la problématique. Dans les mesures de protection du bruit, du côté nord de Laramée, il y en a de prévues; mais du côté sud, il n'y en a pas. Et monsieur évidemment argumente par le fait que si le vent vient du nord, ça veut dire que les gens sur le côté sud, si le vent a une influence sur le bruit, bien, est-ce qu'il ne devrait pas y avoir des mesures d'atténuation.

1590 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Comme je disais tout à l'heure, le vent va jouer, mais sur des distances supérieures à celles de la première rangée d'habitations qu'il y a sur Laramée. Dans une distance aussi près de la source de bruit, le vent a très peu d'influence. C'est lorsqu'on s'éloigne à 150, 200, 300
1595 mètres, là on va commencer à voir l'influence du vent. Mais à cette distance-là de la route, le niveau de bruit... comment je pourrais dire...

LE PRÉSIDENT :

1600 Essayons de comprendre. Supposons que monsieur me parle et qu'il y a du vent qui va de lui à moi, comme on est très proche, ça ne changerait rien qu'il y ait du vent ou qu'il n'y ait pas de vent.

M. CLAUDE YOCKELL :

1605 C'est ça. Vous allez...

LE PRÉSIDENT :

1610 Mais la personne qui est à 150 pieds derrière moi, en supposant qu'il parle fort un peu X mais il a une bonne voix, ça pourrait arriver X là les gens l'entendraient mieux parce que l'air serait transporté.

M. CLAUDE YOCKELL :

1615 Effectivement, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1620 C'est ça que vous voulez me dire?

M. CLAUDE YOCKELL :

1625 Autrement dit, le champ rapproché subit peu l'influence du vent. Autrement dit, plus vous allez être près de votre source, moins le vent a de l'influence. Par contre, quand vous vous éloignez de la source, le vent contribue à vous la faire entendre, s'il est portant vers vous. Mais quand vous êtes près, ça ne change pas grand-chose. Autrement dit, le bruit a quand même une portée normale et le vent vient lui aider à augmenter sa portée.

1630

 Mais ici, à la distance que les premières façades d'habitations vont être, on est dans la portée normale du bruit. Donc, le vent a peu d'influence. Je ne pense pas que ce soit ça qui change vraiment l'importance du niveau de bruit qui va être perçu.

1635

LE PRÉSIDENT :

 Est-ce que dans les recherches, par exemple, on a fait ces différences de mesures pour les valider scientifiquement?

1640

M. CLAUDE YOCKELL :

 Non.

LE PRÉSIDENT :

1645

 Non?

M. CLAUDE YOCKELL :

1650

 Non. Je vous réponds franchement, la réponse est non. J'ai eu beau chercher d'ailleurs et je n'ai pas trouvé d'informations scientifiques vraiment à point en ce qui concerne l'influence du vent dans les champs rapprochés et les champs éloignés. Mais c'est par expérience qu'on le sait.

1655

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1660

 Moi, ma question est sur les débits qui ont été utilisés pour la simulation. Ce qu'on a utilisé, je pense que c'est les débits de 2011, si je ne me trompe pas, c'est-à-dire le niveau de service B ou C. Cet après-midi, on a dit qu'à saturation, on serait à 5 000, c'est-à-dire que le carrefour giratoire peut avoir 5 000 véhicules. Est-ce que cette donnée-là a été utilisée pour faire la simulation?

M. PIERRE LAFLAMME :

1665

Non. Ce qui a été utilisé, c'est seulement la donnée de 2011, le DJMA prévu en 2011. Toutes les cartes ici, toutes les mesures d'impact, tout ça est prévu en fonction de 2011.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1670

Mais avec un niveau de service comme on a parlé depuis le début.

M. PIERRE LAFLAMME :

1675

Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

1680

Je veux juste préciser. Ici, on travaille avec des DJMA. Et ce que vous faisiez mention de 5 000 ou 6 000 véhicules que je vous ai dit tantôt, ce sont des véhicules par heure. Les DJMA sont de l'ordre de 30 000 qu'on travaille.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1685

30 000?

M. JORDAN BELOVSKI :

1690

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

1695

M. LIONEL DEMERS :

1700

J'aurais une deuxième question. Je regarde le résumé de l'étude préliminaire sur le bruit et le paysage du Ministère. Ça dit qu'entre Demontigny et Saint-Joseph, où il n'y a aucune mesure d'atténuation du côté sud, les deux endroits ciblés, la situation actuelle à 255, Laramée, c'est 63 décibels; 251, Laramée, c'est 64. Puis avec une circulation de 17 000 véhicules déplacés de Saint-Raymond vers Laramée, on descend à 60 décibels aux deux places. Je trouve ça inconcevable, incompréhensible en tout cas.

1705

Comment sur Saint-Raymond, on déplace 17 000 véhicules, on dit carrément que le bruit qui en résulte va diminuer, on amène ça à côté de l'artère Laramée actuelle, puis le bruit diminue? Puis il y a 610 camions qui passent.

LE PRÉSIDENT :

1710 Attendez, on va voir. Oui?

M. CLAUDE YOCKELL :

1715 Exactement, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, c'est que l'éloignement des voies, la distance importante qui sépare les voies futures par rapport à la voie actuelle fait en sorte que le bruit va réduire en raison de la distance des voies. Compte tenu que pour augmenter le bruit, il faut doubler la source pour l'augmenter de 3, si j'en ai gagné 10 en m'éloignant puis je ne gagne pas 10 en ajoutant le trafic, je me ramasse avec une diminution de bruit.

1720 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, mais expliquez-moi un peu la relation entre la distance et le bruit.

M. CLAUDE YOCKELL :

1725 La relation est simple. À chaque fois qu'on double la distance entre la source de bruit et le récepteur, on diminue de 3 décibels. Donc, si la distance...

LE PRÉSIDENT :

1730 Ça veut dire que si, par exemple, la rue actuelle, la rue Laramée sud...

M. CLAUDE YOCKELL :

1735 Est à 15 mètres.

LE PRÉSIDENT :

1740 Non, mais actuellement des maisons, elle est...

M. CLAUDE YOCKELL :

1745 Elle est très près des façades.

LE PRÉSIDENT :

... elle est, disons, à 10 mètres.

1750 **M. CLAUDE YOCKELL :**

À peu près, même pas 10 mètres.

LE PRÉSIDENT :

1755

Disons qu'elle est à 10 mètres. La nouvelle route, le nouveau boulevard urbain, lui, il serait à?

M. CLAUDE YOCKELL :

1760

La première voie serait... bien, je ne l'ai pas de mémoire, mais mettons qu'elle serait à 50 mètres. On a quand même un phénomène...

LE PRÉSIDENT :

1765

De diminution de cinq fois.

M. CLAUDE YOCKELL :

1770

C'est ça, elle est cinq fois plus loin.

M. PIERRE LAFLAMME :

1775

Toute l'emprise est de l'ordre d'environ, je pense c'est 70 mètres. Ça fait que si on dit 35 mètres, c'est trois fois la distance.

LE PRÉSIDENT :

1780

D'après les modèles, les données du bruit, c'est que plus vous vous éloignez, plus votre bruit baisse. Alors, vous avez beaucoup plus de trafic et beaucoup plus d'automobiles, beaucoup plus de camions, mais vous êtes plus loin. Et cet effet de distance fait que, selon leurs données, à leur avis, le résultat serait diminué.

M. LIONEL DEMERS :

1785

Petite réflexion. Dans le fameux petit bouquin que monsieur Laflamme nous a présenté hier soir, à la page 21, c'est le Ministère qui le dit, ce n'est pas moi là, ça prend une forêt dense

de 100 pieds de large pour diminuer le bruit d'une X on va jouer sur les mots là X d'un boulevard urbain ou d'une autoroute.

1790

Nous, Laramée, le boulevard Laramée, la rue Laramée actuelle, moi, je ne crois pas que c'est un tampon, ça là, c'est du pavé. Puis il va y avoir quelques fois qu'ils vont nous mettre le long de... entre l'autoroute puis la rue Laramée actuelle. Ça ne diminuera absolument pas le bruit, ça, c'est des feuillus.

1795

Puis quand on est allé, le 15 mai, à la Maison du Citoyen, c'était tout beau ces dessins-là, plein d'arbres partout. Le monsieur, je dis: *Comment tu vas faire pour mettre toutes ces rangées d'arbres là entre la rue Laramée et l'autoroute?+ *Ah! X il dit X ça, c'est juste un schéma puis c'est pas le réel.+ Ça fait que depuis ce temps-là, moi, j'ai des gros doutes.

1800

Puis on m'avait dit dans le temps qu'il y avait 4 000 voitures qui circulaient sur Laramée. Ça, je l'ai pas digéré encore, monsieur le président. C'est impossible. Puis je ne peux pas croire que le boulevard Laramée va être... 17 000 voitures, mettons que selon les prévisions des spécialistes, qu'ils disent qu'il y a 4 000 voitures sur Laramée, c'est quatre fois le débit, puis que le bruit va être moindre. J'ai beaucoup de problèmes avec ça, puis ça m'inquiète beaucoup.

1805

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur?

1810

M. CLAUDE YOCKELL :

Si je comprends bien les débits qui ont été donnés ici, je ne regarde pas la justesse, la précision du débit, je ne porte pas de jugement là-dessus...

1815

LE PRÉSIDENT :

Non, non, ça va.

1820

M. CLAUDE YOCKELL :

... mais si on dit qu'il y a 4 000 véhicules et qu'on dit que plus tard, il va y en avoir 17 000, c'est quatre fois plus. Donc, ça veut dire 6 décibels d'acquis. Par contre, on parlait tout à l'heure d'une distance moyenne de la façade d'habitation à 10 mètres et on me dit que la limite d'emprise est de 70 mètres...

1825

LE PRÉSIDENT :

Non. Ça, c'est total.

1830

M. PIERRE LAFLAMME :

Non. Quand je dis emprise...

1835 **LE PRÉSIDENT :**

70 mètres, vous êtes rendu de l'autre côté de la rue, là.

M. CLAUDE YOCKELL :

1840

35 mètres. Donc, on a quand même une bonne distance. C'est peut-être pour ça, c'est ça qui explique les différences.

LE PRÉSIDENT :

1845

D'accord, sauf que monsieur ne croit pas.

M. CLAUDE YOCKELL :

1850

Oui, je le sais.

LE PRÉSIDENT :

1855

Il y a une différence fondamentale de perception. Pour le savoir, il faudrait des expériences terrain pour... on essaie d'expliquer, puis bon. Mais c'est toute la différence, comme je vous expliquais tantôt, entre la perception et la chose.

M. JORDAN BELOVSKI :

1860

Monsieur le président, ce qu'on peut faire, parce qu'on a utilisé les comptages de la Ville, mais nous, on a fait également des comptages sur place. Il y a eu une équipe de cinq ou six personnes sur le boulevard Laramée qui ont fait des comptages de 12 heures. Alors, c'est de là que proviennent ces données. Je peux les fournir juste pour certifier, parce qu'il n'y a pas... les doutes sont... je ne sais pas. Ça, ce sont des comptages manuels sur place. Il n'y a pas de doute là. On ne peut pas dire...

1865

LE PRÉSIDENT :

1870

Monsieur ne nie pas que les niveaux observés aient été de 63 ou 64. Ce qu'il nie, c'est que c'est la projection ou l'affirmation comme quoi l'arrivée d'un millier de nouvelles voitures sur le futur boulevard périurbain donnerait, comme résultat, une baisse de ce qu'il y a déjà actuellement. C'est ça sa difficulté à l'égard des affirmations.

Ça va? On a au moins compris ce que vous vouliez dire.

1875

M. LIONEL DEMERS :

Merci.

1880

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. DOMINIQUE CHARRON :

1885

Bonjour. Mon nom est Dominique Charron. Je n'ai pas une question toute faite. Je voulais vous faire part de mes impressions et ma question consistera à demander à ces messieurs de m'expliquer pourquoi mon impression est fondée ou non.

1890

C'est par rapport à l'étendue, dans le fond, de la zone étudiée, la zone qui est simulée. Bon, je comprends qu'on s'en tient à faire un isophone qui s'arrête à 55 dB parce que la norme du Ministère est 55. En bas de ça, ils n'ont pas à intervenir.

1895

Par contre, il me semble qu'au-delà de l'isophone de 55, de chaque côté, bien, on doit tomber à 54, 53, 52, 51, sur une certaine distance. C'est ce qu'on peut voir d'ailleurs dans l'étude de 87, il y a des isophones qui vont beaucoup plus loin. Il y a trois rues plus au nord et, je pense, deux rues au sud, ou le contraire. En tout cas, la zone étudiée couvre à peu près ce qu'on voit sur la carte, ici là. Ce qu'on voit effectivement, bien, c'est des chiffres qui varient de 55 à 40, il y a des coins tranquilles où c'est 40, bon.

1900

LE PRÉSIDENT :

Monsieur nous a dit tantôt qu'en fait, ils les avaient. Ils les ont juste pas projetés mais qu'ils les avaient.

1905

M. DOMINIQUE CHARRON :

D'accord. Moi, c'est sur l'effet d'accumulation, dans le fond. Comme je vous dis, ce n'est pas clair, je vais essayer d'expliquer en gros c'est quoi qui me tracasse, là on enclenchera là-dessus.

1910

Mais enfin, c'est ça, l'impression que j'ai, c'est comme si on faisait une mise à zéro en quelque part. On prend la carte qu'il y a là à 55, les isophones 55 et plus, et que, bon, finalement on ne tient pas compte, on ne voit pas en tout cas c'est quoi les valeurs de part et d'autre dans le quartier, alors qu'on va avoir une source de bruit quand même pas mal plus élevée. La rue Laramée, surtout la rue Laramée, on monte un peu plus haut et là, c'est un quatre voies qui va générer essentiellement plus de bruit, même s'il y a des mesures antibruit.

1915

1920 Moi, j'aimerais savoir quel serait l'effet combiné, dans le fond, du bruit de fond qui est
essentiellement un bruit de trafic, selon ce que monsieur nous a dit, étant donné qu'il n'y a pas
d'usine puis tout ça. Il nous dit que c'est un bruit de trafic. Ce n'est pas nécessairement
seulement le trafic sur Laramée, mais c'est le trafic plus ou moins, qu'il nous a dit, qui va être
encore là, on présume. Et il me semble qu'il nous manque une information, dans le fond, là-
dedans. Ce serait quoi l'effet combiné pour une rue en arrière, par exemple, une rue, au moins
1925 une distance, je ne sais pas, 150, 200 mètres de part et d'autre, l'effet combiné du nouveau
boulevard et du bruit qui existe actuellement.

1930 Et d'ailleurs, en quelque part, comme question, je pense que ça rejoint la
préoccupation de monsieur Demers qui ne comprend pas et qu'effectivement, moi non plus, je
ne comprends pas. C'est comme si le gros bon sens nous dit que ça ne se peut pas. Eux
autres, ils nous disent le modèle. Lui, il nous dit que ça se peut. C'est comme s'il y avait une
mise à zéro en quelque part. On fait un isophone là et après on en fait un autre projeté, et de ce
qu'il y a alentour, on n'en tient pas compte.

1935 Ce n'est pas très clair, mais j'aimerais avoir une réaction là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

1940 Non, non, c'est clair. C'est que le promoteur aurait pu projeter, par exemple, d'une
manière aléatoire un certain nombre de rues avoisinantes en disant: à partir du bruit de fond qui
existe maintenant et des sources de bruit générées par l'ensemble du projet, voici quelle serait
la situation future.

1945 Est-ce que je me trompe, monsieur Yockell? Mais il me semble que vous m'avez dit
tantôt que c'est une chose qui aurait pu être faite.

M. CLAUDE YOCKELL :

1950 Vous ne vous trompez pas du tout, monsieur le président. D'ailleurs, je peux dire, pour
donner une information à monsieur, la première rue qui est parallèle à l'axe Laramée, celle qui
est dans le haut, à peu près à la hauteur de l'étiquette *après atténuation* X je n'ai pas le nom
malheureusement de mémoire X je peux vous dire qu'à cet endroit-là, on parle -- bon,
Amherst, sur la rue Amherst, on parle d'un niveau de bruit...

1955 Il faut dire que lorsqu'on a fait les simulations X je vais donner une réponse plus longue
X lorsqu'on a fait les simulations, on a tenu compte des axes perpendiculaires. Ces axes
perpendiculaires là font du bruit qui est déjà existant dans ce milieu-là, mais qui va être altéré,
compte tenu que les axes ne se comporteront pas de la même façon qu'avant, compte tenu que
les voies qui y accèdent sont limitées à des carrefours giratoires et à une voie de service, si je
1960 peux dire; c'est l'expression.

1965 Pour avoir la réponse que monsieur demande, il aurait fallu connaître les débits de circulation sur l'ensemble des rues, de toutes les rues du secteur, pour pouvoir toutes les entrer dans le modèle mathématique et, à ce moment-là, faire une cartographie à large de tout le modèle, incluant toutes les origines-destinations qui peuvent résulter de la modification du trafic.

1970 Mais je peux vous dire que sur la rue Amherst, il y a quand même une certaine quantité de véhicules automobile qui passent. C'est vrai qu'ils ne sont pas entrés dans le modèle mathématique, mais si je les entrais dans le modèle mathématique... cette rue-là est quand même à un certain de niveau de bruit, à un certain débit de circulation qui génère à lui seul un certain niveau de bruit.

1975 Mon artère, en bas, fait à peu près 38, 39 décibels. De mémoire, je peux vous dire qu'on arrive à peu près à ces valeurs-là, mais ça inclut aussi les axes perpendiculaires qui influencent le point. Si l'écart est tout de suite -- comme je vous disais tout à l'heure, si l'écart est plus grand que 10, il n'y a pratiquement plus d'influence sur le niveau de bruit qui existe déjà dans ce milieu-là. Mais il serait possible effectivement de pousser une simulation en tenant compte de l'ensemble des rues d'un quartier pour déterminer l'impact, mais est-ce qu'on déterminerait vraiment l'impact du projet? Peut-être pas que ce serait l'impact du projet, ce serait le niveau de bruit qui est déjà existant que mon résultat viendrait.

LE PRÉSIDENT :

1985 C'est-à-dire que c'est ça qui est difficile de comprendre que, plus avec ce qu'il y a déjà, finit par donner possiblement moins ou presque pareil.

M. CLAUDE YOCKELL :

1990 Presque pareil.

LE PRÉSIDENT :

1995 L'intervention de monsieur, tantôt, c'était ça son raisonnement. C'est comment plus avec ce qu'il y a déjà peut aboutir à moins? Bon, là vous l'avez expliqué par le carré de la distance. Là, vous l'expliquez en disant: *J'ai un sac à dos, je rajoute trois, quatre briques, mais ce n'est pas plus pesant parce que le poids des briques n'est pas très élevé par rapport au reste du poids qui est déjà là.+

2000 Là, c'est tout le problème de l'indication logarithmique d'une mesure à une autre mesure. Et ça, au plan du sens commun, ce n'est pas évident.

M. CLAUDE YOCKELL :

2005 J'admets que c'est une notion qui est très difficile à comprendre, mais c'est le problème... d'ailleurs, c'est ce qui rend difficile d'expliquer le bruit, c'est qu'il ne se comporte pas comme 1 pomme plus 1 pomme égale 2 pommes, mais il se comporte comme 1 pomme plus 1 pompe égale 3, mais pas 3 pommes. Vous comprenez le principe? C'est compliqué. Mais si j'additionne 2 pommes plus 2 pommes, ça donne aussi 3.

2010 **LE PRÉSIDENT :**

Non, ce n'est pas ça votre problème, c'est que vous me dites: *50 pommes plus 40 pommes, ça donne 53 pommes.+ C'est ça qui est difficile.

2015 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Ça donne... même pas 53, ça donne 50 pommes. 50 plus 40 donne 50.

2020 **LE PRÉSIDENT :**

50.

M. CLAUDE YOCKELL :

2025 Mais monsieur a parlé tout à l'heure de l'étude de 87. Il nous disait qu'il y avait des plans de coupe qui s'éloignaient dans le quartier. J'ai fait l'étude de 87, c'était une méthodologie très différente à l'époque. Ce n'était pas d'ailleurs un logiciel de mesure comme ici aujourd'hui, c'était du calcul point par point, où on travaillait par plan de coupe acoustique au lieu de travailler par simulation avec un réseau de points pour interpoler des cartes. On travaillait avec des plans
2030 de coupe puis on interpolait les cartes selon les plans de coupe, ce qui est très peu précis.

Mais c'était les grands moyens de l'époque, ce n'était peut-être pas aussi informatisé qu'aujourd'hui avec des ordinateurs aussi performants. Ce n'était pas des points de mesure, c'était vraiment des niveaux calculés au même titre. Et même, je me demande si on avait... Je
2035 pense, à un moment donné, j'ai vu 153 points de mesure, mais c'était 153 points de calcul, mais sur des plans de coupe acoustique. Et c'est peut-être pour ça qu'on se rendait aussi loin dans le quartier.

On se rend aussi loin maintenant, parce que notre zone d'étude est 300 mètres de part
2040 et d'autre de l'axe. On s'étend sur 300 mètres pour faire les calculs. L'autre aussi, c'était ça, sauf que là, on donnait les niveaux de bruit sur toute la distance sans tenir compte d'un niveau qu'on disait de référence, qu'on parle de 55. C'est ça, l'approche est différente un petit peu, mais beaucoup moins précise, au niveau de l'étude de 87, que celle qui a été faite ici.

2045 **M. MICHEL MAILHOT :**

Monsieur le président, est-ce que je pourrais faire une question de privilège?

LE PRÉSIDENT :

2050

Oui, tout à fait. De privilège?

M. MICHEL MAILHOT :

2055

Oui, dans le sens qu'il semble...

LE PRÉSIDENT :

2060

Ce n'est pas tout à fait un privilège, mais en tout cas, oui.

M. MICHEL MAILHOT :

2065

C'est que c'est pour rectifier peut-être des informations inexactes. C'est que malgré que monsieur Yockell semble avoir fait l'étude de 87 X et je pense qu'effectivement, j'ai vu son nom X il a peut-être perdu un petit peu la mémoire. C'est qu'effectivement, dans l'étude de 87, c'est bien mentionné que c'est des points de mesure et non pas des points de calcul, contrairement à ce qui a été écrit dans les dernières réponses qui nous ont été fournies dernièrement. Et c'est très simple, vous pouvez lire les documents que vous avez, qui ont été fournis. Je peux lire à peu près juste la première, on dit:

2070

Afin de déterminer le climat sonore existant dans les différents secteurs qui seront traversés par le boulevard Saint-LaurentXLaraméeXMcConnell, un certain nombre de relevés sonores ont été réalisés et ont permis de produire une cartographie complète de niveaux de bruit de fond équivalents pour toute l'étendue du territoire concerné.

2075

Un peu plus loin, on dit que:

Les points de mesure ont été répartis en fonction des densités de population. Le territoire a été divisé en quatre secteurs distincts. Le premier situé à l'est de la promenade du Lac-des-Fées comprend 153 points de mesure par kilomètre carré.

2080

Un peu plus loin, on mentionne que la nature des relevés, on dit:

Les mesures ont été de cinq minutes et ont été effectuées en période diurne normale, mais en dehors des heures de pointe.

2085

Un peu plus loin, on dit:

Au total, 105 relevés complémentaires d'une durée de dix minutes...

2090 On pourrait continuer comme ça, monsieur le président. C'est l'étude qui a été déposée en 87, c'est l'étude qui nous a été redéposée cette année. Je peux accepter que la méthodologie est différente, mais je voudrais corriger, semble-t-il, une erreur.

LE PRÉSIDENT :

2095 Réexpliquez-moi le niveau de différence que vous faites là. Vous me parlez de points de mesure?

M. MICHEL MAILHOT :

2100 C'est que, un peu comme monsieur Yockell vient de le mentionner, c'est que dans les dernières réponses qu'on a eues, parce qu'on avait posé la question: comment se fait-il que dans la méthode de 87, on utilisait 153 points de mesure au kilomètre carré, alors qu'aujourd'hui pour compenser le manque...

2105 Parce qu'en 1987, comme je l'ai mentionné, on dit: diurne, en dehors des heures des pointes. Donc, la réflexion ou le commentaire qu'on avait fait en 1990, c'était de dire que l'étude était incomplète, parce qu'il n'y avait pas les données de soir ni les données de pointe. Il avait été demandé de recommencer l'étude dans le décret. Pour répondre à cette exigence-là et aux exigences de la directive, on se retrouve avec l'étude qu'on a actuellement où il y a 11 points de mesure partiels.

2110 Je comprends aussi que monsieur Yockell mentionne que les 11 points servent à valider un modèle mathématique. Et ça, je suis d'accord avec lui que ça sert en bonne partie à ça. Parce que les 153 points de mesure de 1987 servaient aussi dans un logiciel qui n'était pas le même type de logiciel. C'était le logiciel Impact. Donc, c'est vraiment des points de mesure et non pas des points de calcul; les points de calcul étant des points qu'on dirait théoriques, un peu comme l'ensemble des points qui sont sur la carte sont des points de calcul. Il y en a des millions, si on les prend un à côté de l'autre.

2120 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous estimez, il me semble que vous avez émis des remarques critiques sur ce point-là dans vos demandes supplémentaires, est-ce que vous estimez que les points de mesure qui ont été utilisés dans l'étude d'impact du promoteur étaient de nature à refléter la réalité ou étaient insuffisants?

2125 **M. MICHEL MAILHOT :**

Celle de cette année?

2130

LE PRÉSIDENT :

Celle de cette année.

2135 **M. MICHEL MAILHOT :**

Bien, actuellement, effectivement, on a demandé des informations pour savoir comment on aurait pu utiliser les données de 87 et avoir les informations demandées dans la directive.

2140

Évidemment, là, avec le nombre de points de mesure, et comme monsieur Yockell l'a mentionné tantôt, pour revenir à l'exemple du 67, rue Lois, la rue Lois est perpendiculaire à Laramée. Laramée ne se rend pas là. Donc, le modèle mathématique qui a été utilisé en utilisant cette donnée-là, ce serait le modèle mathématique qui passerait sur la rue Lois. Laramée, si Laramée a une influence...

2145

LE PRÉSIDENT :

Remarquez que l'intervenante tantôt qui était sur le terrain, faisait le reproche inverse que vous faites, parce qu'elle estimait que cette mesure-là était une mesure exagérée.

2150

M. MICHEL MAILHOT :

Ça, je peux en convenir que c'est peut-être exagéré par rapport à la situation qu'on dirait normale chez elle si elle sait qu'au moment où les études ont été faites, c'était une période de camionnage parce qu'il y avait des travaux à côté de chez elle, puis qu'il y avait cent fois plus de camions qu'il en passe d'habitude.

2155

LE PRÉSIDENT :

2160

Non, ce n'est pas ça qu'elle a dit. C'est que le pavage était mal fait.

M. MICHEL MAILHOT :

2165 C'est peut-être aussi ça. Donc, elle connaît, d'ailleurs, davantage le coin que nous autres. Mais qu'est-ce que je veux dire, c'est que le 67, rue Lois, c'était trois points de mesure, en avant et en arrière.

2170 Ce qui est intéressant, par contre, c'est qu'on peut avoir qu'est-ce qui est influencé par la rue Lois en avant et comment c'est influencé en arrière. Parce que le boulevard Laramée va arriver perpendiculaire. Donc, il va atteindre autant l'arrière que le devant de la maison parce qu'il est perpendiculaire. Donc, l'impact doit se faire autant à l'arrière qu'à l'avant.

2175 Et dans le tableau 23 qu'on nous identifie, on utilise seulement le devant de la maison comme référence pour dire que, finalement, ça va être faible l'augmentation; alors que si on prenait les références sur l'arrière, là ce serait très fort.

2180 Donc, au niveau même du système de calcul ou de présentation plutôt, pas de calcul, mais de présentation de l'information et de la détermination de l'impact comme tel, du niveau d'impact, ce n'est pas faux ce qui est écrit parce qu'en avant... disons, je dis: *pas faux+, c'est une façon de parler, c'est que si les données sont bonnes, ce n'est pas faux. C'est qu'on oublie des secteurs. On ne dit pas toute la vérité et on fausse, à ce moment-là, l'interprétation ou l'impact global du projet comme tel.

2185 Donc, mon intervention était d'abord pour rappeler que c'est bien des points de mesure qui ont été faits. D'ailleurs, on a les cartes avec les données. Puis monsieur Yockell l'a mentionné lui-même, les modèles mathématiques ne donnent pas les bruits de fond, les L99, alors qu'on a les L99. On en a 153 au kilomètre carré. Donc, c'était bien des points de mesure.

2190 Ça fait que ça, c'est peut-être juste pour rectifier, j'oserais dire, une erreur qui est peut-être due à dix ans de travaux X je ne dirais pas de travaux forcés X de monsieur Yockell dans d'autres dossiers. Mais peu importe, là, c'est tout simplement pour ramener l'erreur pour pas que quelqu'un qui lit le document en question fasse fausse route.

2195 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Yockell, j'imagine que vous avez un commentaire?

2200 **M. CLAUDE YOCKELL :**

2205 Disons que peut-être ma mémoire me joue des tours, comme monsieur Mailhot le dit, mais je me souviens très bien... je ne nie pas qu'il y a eu des mesures, il y en a peut-être eu 153 aussi, mais ces mêmes points ont servi aussi à faire les simulations pour déterminer l'impact du projet. Ce sont aussi des points de calcul.

Donc, peut-être qu'il y a des mesures de prises à 153 points; je suis un peu étonné là. Je ne le nie pas, je suis un peu étonné. Mais ça fait douze ans de ça.

M. MICHEL MAILHOT :

2210

C'est pour ça que je vous pardonne.

M. CLAUDE YOCKELL :

2215

Douze, treize ans de ça. J'en ai fait d'autres depuis le temps puis je n'étais pas tout seul dans le décor. Mais en tout cas, je peux vous dire que les plans de coupe perpendiculaire, la méthodologie de calcul utilisée considérait des plans de coupe perpendiculaire et c'est pour ça que je dis que c'est des points de calcul. Je ne dis pas que monsieur Mailhot a tort, je ne veux pas partir un débat sur du calcul des mesures là.

2220

LE PRÉSIDENT :

Mais il y a un débat. On ne le partira pas, il est là. Alors, on est là pour ça.

2225

M. CLAUDE YOCKELL :

Ce qu'il faut retenir, c'est que l'approche méthodologique de 87 était loin d'avoir la précision de l'approche méthodologique d'aujourd'hui, en termes de précision des calculs du modèle mathématique.

2230

LE PRÉSIDENT :

Mais il me semble que monsieur Mailhot vous fait deux reproches: l'un par rapport à un fait concret, qui est le fameux Lois 67, donc d'une rue qui n'est pas la rue Laramée mais une rue perpendiculaire, où il y a une mesure à la façade, mais qu'il peut y avoir une mesure à l'arrière compte tenu de la disposition de la maison, peut changer le...

2235

Quelle est la réponse que vous avez à une objection comme celle-là?

2240

M. CLAUDE YOCKELL :

Je vais essayer de faire une réponse simple. Si on regarde la carte du bas, la rue Lois a été simulée. Ce n'est pas la rue Laramée qui a été simulée à la rue Lois; c'est la rue Lois qui a été simulée à la rue Lois. Autrement dit, c'est le débit de circulation sur la rue Lois qui a donné des niveaux de climat sonore existant.

2245

Lorsqu'on regarde en haut, la rue Lois est interrompue maintenant. La rue Lois ne continue pas, elle est interrompue. Il y a une scission, ici là. C'est une rue maintenant qui va finir en cul-de-sac de part et d'autre. Donc, automatiquement, le débit de circulation sur la rue Lois n'existe plus à l'extrémité de la rue. Ce qu'on a, c'est le débit de Laramée, du projet.

2250

2255 C'est officiel que par rapport au niveau de bruit qui a été mesuré en façade versus celui qui a été mesuré à l'arrière, il peut y avoir des différences. Ça, on en est conscient. Mais le tableau qui est ici, c'est un tableau de référence pour donner des références au niveau des mesures d'atténuation, mais il y a quand même des écrans de prévus, si ma mémoire est bonne, pour combler les augmentations de bruit qu'il peut y avoir là.

2260 C'est pour ça que je ne vois pas, là, où on veut en venir exactement. Je peux vous dire que le projet reflète la réalité.

LE PRÉSIDENT :

2265 Remarquez que moi aussi, j'aimerais savoir où on veut en venir exactement, c'est-à-dire que j'essaie de comprendre où est la divergence méthodologique fondamentale.

M. PIERRE LAFLAMME :

2270 Monsieur le président, je ne suis pas un expert en bruit, mais j'aurais peut-être une petite remarque à faire pour démontrer que les logiciels ou les données entre 87 et puis en l'an 2000 ne sont pas si divergentes.

2275 En 87, on a parlé au début qu'avec le boulevard en surface, on parlait de murs de 5 mètres de haut, ce qui apparaît dans l'étude de 87, ce qui apparaît là-dedans avec un boulevard en surface puis des camions, parce qu'on arrivait avec des murs d'au-delà de 6 mètres de haut.

2280 Donc, ce n'est pas précis comme tel, mais ce que je veux dire, je pense que le modèle de l'an 2000, il donne comme résultat -- les résultats ne sont pas si faux par rapport à 87.

M. JORDAN BELOVSKI :

2285 Juste probablement encore une petite remarque. J'imagine que pour tout le monde doit être assez facile de comprendre que la différence entre le logiciel 87 et le logiciel 2000 est pas mal significative, comme logiciel, n'importe quel logiciel, pas de bruit. Mais les nôtres qu'on utilise, moi, je peux vous dire, les logiciels de route que j'ai utilisés en 87 et celui-là que j'utilise maintenant, bien, c'est d'ici à...

LE PRÉSIDENT :

2290 Il n'y a pas de doute. La question n'est pas sur la force ou la capacité des logiciels. Je pense que là-dessus, il y a consensus. Le problème est sur la méthodologie des collectes de base, des mesures de base et sur la capacité d'intégrer dans la simulation d'aujourd'hui des informations qui avaient été prises antérieurement.

2295 Est-ce que c'est ça que je dois comprendre de votre intervention, monsieur Mailhot?

M. MICHEL MAILHOT :

Effectivement, il y a une première chose, c'était de rectifier la situation pour éviter la
 2300 confusion, si on peut dire, au niveau de quelqu'un qui lirait le document qu'on a eu comme
 réponse.

Sur la question de la méthodologie, effectivement, au niveau de la validité du modèle,
 on a un certain nombre de doutes. Lorsque monsieur Yockell tantôt parlait... bon, si on prend,
 2305 par exemple, la rue Lois comme référence ou d'autres points, c'est un modèle qui fonctionne à
 un Leq 24 heures et qui fonctionne aussi à un Leq 1 heure. Si vous mettez des données de
 circulation 1 heure, il vous donne un Leq 1 heure. C'est d'ailleurs c'est ce qu'on demande dans
 notre directive.

Et là, sur la rue Lois, les données sont 3 heures. Comment il a fait pour valider un
 modèle qui fonctionne en 24 heures avec un relevé de 3 heures? Je vais répondre pour lui, ce
 n'est sans doute pas ce point-là qu'il a pris. Je lui laisse confirmer si c'est le cas. Il a pu en
 prendre d'autres, mais des données de 24 heures, il y en a eu un seul et il est au 50, rue Lois,
 donc dans un secteur qui n'est pas représentatif de Laramée.

Si je prends la rue près du Lac-des-fées où on est allé chercher... si je me rappelle bien,
 il y a deux points à cet endroit-là, un au nord, un au sud. Ça a été 2 heures qui ont été prises
 comme relevés et c'est de 8 h à 10 h, sans doute l'heure où les résidants sont partis travailler et
 où il y a peut-être le plus de bruit sinon quand ils reviennent.

Donc, ces données-là semblent... je ne veux pas affirmer des choses. C'est qu'on pose
 des questions, mais on n'a pas eu des réponses. Donc, ça ne semble pas représentatif. Et si
 ce n'est pas représentatif, laissez-moi douter de la valeur du modèle... pas du modèle, parce
 que le modèle est correct, mais des résultats qu'on nous affiche.

Et lorsqu'on a dit, par la suite, qu'on a fait des isophones 55, on a arrêté aux isophones
 55 parce que c'est la méthode du ministère des Transports, encore là, d'abord, ce n'est pas
 qu'est-ce qu'on leur a demandé et ce n'est pas tout à fait la méthode du ministère des
 Transports. Parce que la méthode du ministère des Transports pour évaluer l'impact, c'est
 2330 encore le tableau 23, où on compare une situation actuelle modélisée avec une situation future
 et on regarde l'écart entre les deux. Donc, l'isophone 55 ne sert à rien.

Ça fait que pour moi-même et pour tout le monde, si on se fie aux données qui sont sur
 les isophones, on ne connaît pas la situation actuelle de qu'est-ce qui est en bas de 55. Et
 comment faire le différentiel d'un endroit comme la... je ne connais pas la rue, la première rue...
 2335 Rousseau? Bon, disons que c'est Rousseau, ça doit être ça. Rouleau? Bon, sur la rue
 Rouleau, les données actuelles sont en bas de 55. On ne sait pas si c'est 40, on ne sait pas si
 c'est 53, on ne sait rien. Comment peut-il dire que sur la rue Rouleau, l'impact va être faible?
 Parce que là, je viens de voir que c'est marqué 50 comme isophone. On ne peut pas vérifier ça.

2340

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire que je comprends a priori l'interprétation, c'est que c'est le différentiel qui fait qu'il n'y a pas d'ajout, selon la méthode que vous nous avez expliquée hier de l'addition des deux sources.

2345

M. MICHEL MAILHOT :

Non. Non.

2350

LE PRÉSIDENT :

Mais je vais vérifier. Monsieur Yockell.

2355

M. MICHEL MAILHOT :

Hier, c'était d'autre chose. C'est que je peux vous l'expliquer tout de suite, par contre.

LE PRÉSIDENT :

2360

Non, on en a parlé tantôt.

Allez-y, monsieur Yockell.

M. CLAUDE YOCKELL :

2365

Il y avait plusieurs facettes à l'intervention de monsieur Mailhot. Bon, dans un premier temps, quand monsieur Mailhot dit que ce ne sont pas les données de la rue Lois qui ont servi à calibrer le modèle, le modèle mathématique calcule des niveaux Leq 24 heures. Pour calculer les niveaux Leq 24 heures X vous allez trouver ça aberrant, mais c'est le modèle mathématique qui est comme ça X on prend le débit 24 heures, on le divise par 24 pour mettre un chiffre divisé par 24 dans le modèle.

2370

Monsieur Mailhot a raison de dire que le modèle peut calculer des débits Leq 1 heure, c'est très vrai. Le modèle mathématique pourrait calculer le débit Leq 1 heure, en autant qu'on a le débit de l'heure en question et qu'on identifie quelle heure qu'on veut. C'est possible, on peut calculer n'importe quelle heure que l'on veut. Mais le ministère des Transports du Québec l'utilise en Leq 24 heures.

2375

LE PRÉSIDENT :

2380

Puis lui, il vous le demande en Leq 1 heure.

M. CLAUDE YOCKELL :

2385 Il nous le demande en Leq 24 heures. Monsieur Mailhot nous le demande en Leq 1 heure, mais le client nous demande de le considérer en Leq 24 heures.

2390 L'autre point, pour être sûr que c'est les données de la rue Lois, c'est que simultanément à la mesure, les débits de circulation sont relevés et c'est avec les débits de circulation relevés pendant la période de 3 heures qu'on détermine le débit moyen horaire des 3 heures, puis qu'on fait le calcul de calibration. Donc, ce sont vraiment les données qui ont servi à calibrer le modèle.

LE PRÉSIDENT :

2395 Mais avez-vous besoin d'un certain nombre de mesures 24 heures?

M. CLAUDE YOCKELL :

2400 Non. On pourrait calibrer le modèle avec tous des relevés 1 heure si on voulait, en ce sens qu'on fait les relevés de circulation au fur et à mesure qu'on fait nos mesures de bruit. On relève les débits de circulation pendant qu'on fait la mesure et on sait quel débit correspond à la mesure de bruit, et on calibre notre modèle avec ça.

2405 **LE PRÉSIDENT :**

Seriez-vous obligés, si vous preniez des relevés 1 heure seulement, de les distribuer sur les 24 heures de la journée?

2410

M. CLAUDE YOCKELL :

Non.

2415 **LE PRÉSIDENT :**

Ou vous pouvez tous les faire en les prenant de 9 h à 10 h?

M. CLAUDE YOCKELL :

2420

C'est qu'une fois que le modèle est calibré, monsieur le président, on prend les débits DJMA et on calcule avec.

LE PRÉSIDENT :

2425

Oui, ça, je comprends, mais c'est la situation de référence que les gens cherchent. La situation de référence, vous avez pour une part une situation simulée à partir du DJMA, mais la réalité vécue réelle par les gens sur le terrain, c'est ce qu'ils vivent maintenant.

M. CLAUDE YOCKELL :

2430

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2435

Et j'ai l'impression que dans la critique de monsieur Mailhot, il y a cette idée que si vous vous en allez au 27 Lois, il faut qu'on soit au 27 Lois, 24 heures à la même place, pour être capable de savoir ce qui se passe là. Est-ce que c'est vrai ou pas vrai?

M. CLAUDE YOCKELL :

2440

C'est-à-dire que, bon, c'est vrai et ce n'est pas vrai. En ce sens que comme les données de mesure ne servent qu'à calibrer le modèle mathématique, puis à s'assurer que la réponse qu'on obtient avec le débit qui a été relevé correspond à la mesure qui a été relevée, après ça, on rentre un débit, le débit qui est projeté, qui nous permet à ce moment-là de calculer quel niveau de bruit qu'il y aurait à cette maison-là avec le débit 24 heures.

2445

Mais comme je vous dis, le but de la mesure n'est pas de qualifier le milieu, de dire: *C'est normal, ce n'est pas normal. C'est de tant ou ce n'est pas de tant+, c'est qu'après ça, on travaille avec des débits 24 heures, puis on travaille pour obtenir un niveau équivalent 24 heures. Le but de l'exercice, ce n'est pas de déterminer, par exemple, qu'à 12 h 24, on va avoir tel niveau de bruit, c'est de déterminer le niveau équivalent sur 24 heures puis faire une cartographie de bruit.

2450

2455 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Moi, j'essaie de voir un peu à quoi ça va nous mener cette histoire-là, depuis le début.

2460 Ce que je peux peut-être voir, c'est que dans la *Politique sur le bruit routier*, le document DA-6, il y a une grille d'évaluation d'impacts sonores qui qualifie les impacts, disons, de nul à fort, selon l'écart qu'il y a entre la situation actuelle et la situation future.

M. CLAUDE YOCKELL :

2465 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2470 Ce qu'on peut remarquer, c'est qu'à mesure que l'écart est grand pour un niveau sonore qui est faible cause moins d'impact que si le niveau sonore actuel est élevé et que l'écart est faible. Donc, ce que ça veut dire, en fait, c'est que si vous avez... je peux peut-être lire le paragraphe, on dit ici:

2475 *Pour un niveau sonore actuel entre 45 et 51 dB(A), l'augmentation du niveau sonore devra varier de 11 à 5 dB(A) avant de générer un impact sonore significatif.*

Puis à l'inverse, je vais plutôt aller à la fin, on dit:

2480 *À partir de 70 dB(A) pour la situation actuelle, l'augmentation de 1 suffira pour mettre en oeuvre des mesures d'atténuation de bruit.*

Alors, ce que je trouve important dans tout ça, c'est de savoir, en fait, c'est quoi l'impact qui est créé et les mesures d'atténuation, s'il en faut ou s'il n'en faut pas.

2485 Où ça m'achale, c'est que le modèle, vous avez dit au début qu'il y avait 2 dB(A) d'erreur. Et là, 2 dB(A), on joue sur pas beaucoup de dB(A). On est entre 5 et 1, et c'est là que c'est un petit peu embêtant. C'est que ça peut amener, à la limite, une mesure d'atténuation ou non sur le projet.

2490 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Je suis d'accord avec vous là-dessus.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2495

C'est peut-être un peu pour ça qu'on essaie de voir les modèles, la validité de l'information entre la situation actuelle et la situation future pour que les mesures d'atténuation correspondent à la politique, si on prend la politique comme base.

2500 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Oui.

2505 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

L'autre chose, c'est qu'il ne faut pas oublier que, d'après ce qu'on a pu comprendre, c'est que le camionnage sur l'axe McConnell est admis, si on peut dire, du fait qu'il y a des atténuations qui sont possibles du niveau sonore. De là la problématique du camionnage et le bruit. Je vais arrêter là pour l'instant.

2510 **M. CLAUDE YOCKELL :**

2515 En réponse à votre question concernant la précision du modèle, malheureusement, je dois dire qu'il n'y a pas de modèle mathématique qui va être capable de... en tout cas, je ne vous dis pas que ça n'existe pas, parce que je n'ai pas la science infuse et je ne sais pas tout ce qui existe comme modèle mathématique au monde.

2520 Mais dans ceux qu'on connaît présentement, que ce soit Stamina ou que ce soit le modèle qui a été utilisé en 87, ou que ce soit TNM qui est le nouveau modèle maintenant utilisé par le Federal Highway aux États-Unis, puis maintenant aussi au ministère des Transports du Québec, la précision n'est jamais beaucoup plus importante que plus ou moins 2. On n'est pas capable d'arriver avec des précisions beaucoup plus importantes que ça. TNM, on l'a utilisé dans un projet dernièrement où on avait quand même plusieurs relevés, puis avec les relevés, on arrive toujours à plus ou moins 2 de précision.

2525 Je comprends que lorsqu'on arrive avec des niveaux de 65 et plus, que 1 est suffisant pour dire -- mais lorsqu'on est à 65 et plus, il faut bien comprendre qu'on est déjà dans une zone fortement perturbée. Il ne faut pas la perturber davantage. Heureusement, je devrais dire, ce n'est pas ici quelque chose qui est -- dans notre secteur, ici, on n'a pas de zone aussi perturbée que ça.

2530 **LE PRÉSIDENT :**

2535 Ça va? Je pense qu'on est d'accord pour un petit café. On revient avec vous deux en place. Alors, merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

2540

LE PRÉSIDENT :

Donc, continuons. Je pense qu'on a une question extrêmement importante, cruciale, alors on va prendre le temps qu'il faut pour aller au fond de certaines questions.

2545

Monsieur Charron, vous en êtes à votre deuxième question. Alors, ceux qui veulent continuer à poser des questions sur la question du bruit, quand monsieur Charron aura posé ses deux questions, il pourra libérer sa chaise s'il y a quelqu'un qui veut lui succéder. Et après ça, on ira à l'autre et on avancera. Quand on aura fait le tour, on arrêtera. Allez-y, monsieur Charron.

2550

M. MICHEL MAILHOT :

Monsieur le président, une autre question de privilège.

2555

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2560

M. MICHEL MAILHOT :

C'est pour conclure suite à notre discussion. C'est que je voudrais encore faire une rectification d'un document. C'est que dans le document X là, je n'ai pas la cote X *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec, en date du 30 novembre 2000*, à la page 21, il est mentionné:

2565

Ces outils ne permettent toutefois pas de modéliser le climat sonore projeté sur une base horaire. Il n'existe actuellement que des outils permettant l'évaluation des niveaux sonores équivalents Leq 24 heures.

2570

Donc, comme on vient de le mentionner et que monsieur Yockell l'a confirmé, le modèle mathématique peut évaluer des débits 1 heure, des Leq 1 heure. Ce serait donc de faire une rectification sur ce paragraphe-là qui est inexact.

2575

LE PRÉSIDENT :

En tout cas, monsieur Yockell a dit que oui, le modèle peut le faire, mais c'est son client qui ne veut pas le faire. C'est bien ça?

2580

M. CLAUDE YOCKELL :

C'est-à-dire, ce n'est pas que le client ne veut pas le faire. C'est que la méthodologie utilisée par le ministère des Transports est basée sur du Leq 24 heures. Je pense qu'il y a une différence entre dire que le client ne veut pas le faire, mais ils ont une méthodologie, on l'utilise, il y a une méthodologie de calcul basée sur du Leq 24 heures, compte tenu que les données en DJMA sont disponibles mais que, en Leq 1 heure, il n'y a pas de données de disponibles là-dessus.

2585

LE PRÉSIDENT :

Mais vous avez dit tantôt que ce serait facile, avec le modèle, de donner le Leq 1 heure.

2590

M. CLAUDE YOCKELL :

Si on a les données pour une heure précise. Mettons qu'on me fournit un débit à 2 h l'après-midi, je suis capable de calculer le niveau équivalent pour une période de 1 heure à 2 h l'après-midi.

2595

LE PRÉSIDENT :

Mais comme le promoteur possède les débits de pointe, il aurait pu vous le demander pour les heures correspondant aux débits de pointe.

2600

M. CLAUDE YOCKELL :

Si le client a les données à nous fournir, on peut établir les données. C'est possible.

2605

LE PRÉSIDENT :

Donc, le modèle peut le faire et ça dépend des données qu'on vous fournit pour le trafic aux heures concernées.

2610

2615 **M. CLAUDE YOCKELL :**

C'est en ce sens-là qu'il a été écrit ici que ces outils ne permettent pas de l'établir, compte tenu qu'on n'a pas les données. Ce n'est pas parce que le modèle mathématique ne le fait pas, n'est pas capable de le faire, c'est qu'on n'a pas les données pour le faire.

2620

LE PRÉSIDENT :

Là, il s'agit de savoir si c'est des données réelles ou des données simulées. Monsieur Laflamme, est-il vrai que le ministère des Transports ne possède pas les données réelles du trafic à certaines heures; par exemple aux heures de pointe?

2625

M. PIERRE LAFLAMME :

Je ne peux répondre immédiatement à cette réponse. Au point de vue données de circulation comme telles, le niveau de réponse, je ne peux pas répondre actuellement. Il faudrait que je prenne l'information et répondre ultérieurement.

2630

LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez me répondre par courrier, s'il vous plaît? Merci.

2635

Ça va, monsieur Mailhot?

M. MICHEL MAILHOT :

Pour ce point-là, oui. Je pense qu'ils doivent avoir... on a déjà eu dans le passé, pour d'autres projets, des données de circulation ventilées en heures. Peut-être qu'ils ne les ont pas mais ils pourraient les avoir s'ils les calculaient, s'ils faisaient des comptages. Lorsqu'ils font des comptages, ils les ont à l'heure.

2640

LE PRÉSIDENT :

Oui, très bien.

Monsieur Charron.

2645

M. DOMINIQUE CHARRON :

Oui, moi, j'aimerais avoir une précision sur la calibration du modèle, c'est-à-dire l'échantillonnage de relevés qu'ils ont fait pour calibrer le modèle. Moi, ce qui me préoccupe en particulier, c'est la partie plus habitée.

2655

En fait, ils ont fait 11 points, il y a 11 points de relevés, tel que c'est mentionné dans le PR-5.1, la première série de réponses qu'ils ont données. À la figure 2, on a la localisation des 11 points. Il y a 6 points qui sont dans un rayon d'à peu près 125 mètres du carrefour Saint-

2660 JosephXMontcalmXLaramée, donc 6 points qui sont assez condensés dans ce coin-là. Et pour tout le reste du boulevard, il y a 5 points qui sont étalés un peu partout sur environ 700 mètres, tout le reste finalement de la rue, jusqu'au fond de la rue Laramée qui finit en cul-de-sac, il y a 5 points seulement.

2665 J'aimerais qu'on m'explique comment on a choisi ces points-là, en fait, pourquoi la localisation de ces points-là. Parce qu'il y en a deux qui sont assez loin du boulevard, il y en a qui sont collés dessus. Il y en a pour lequel il y en a un seul, je pense, qu'ils ont fait un relevé 24 heures. Les autres, c'est des relevés de 2 heures, 5 heures, quelque chose comme ça. Bon, j'aimerais qu'on m'explique pourquoi, comment on justifie le choix, parce que dans la méthodologie ce n'est pas expliqué nulle part.

2670

LE PRÉSIDENT :

2675 Tantôt, quand on a posé la question, on a eu une réponse en deux temps. Ils nous ont répondu ça s'est fait d'une manière aléatoire et il fallait, pour que ça se fasse, que l'appareil déposé puisse être mis dans un endroit relativement sécuritaire puisqu'il est coûteux et qu'il ne fallait pas que des gens puissent y avoir accès. C'est la réponse qu'on a eue tantôt.

Monsieur Yockell.

2680

M. CLAUDE YOCKELL :

2685 Disons, comme je vous ai dit tantôt, les données de mesure nous ont été fournies par le ministère des Transports du Québec. Ça a été pris par Bernard Héту, qui est un autre spécialiste du ministère des Transports.

2685

Ce qui a justifié les localisations qu'on voit apparaître sur la figure ici X moi, j'ai la figure 2, ici X je ne peux pas vous donner une réponse exacte pour lui. C'est lui qui a choisi les localisations de mesure puis qui a pris les données.

2690

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que dans votre étude, vous avez validé la méthodologie du ministère des Transports pour la détermination de ces points de mesure?

2695

M. CLAUDE YOCKELL :

2700 Il n'y a pas de méthodologie en tant que telle. C'est qu'il faut aller chercher des localisations de mesure qui nous permettent de calibrer le modèle ou qui sont représentatives du milieu. Dans le sens que si j'arrivais, par exemple, avec une autoroute à proximité, puis qu'à l'autre section, à l'autre opposé, je n'aurais pas d'autoroute, bien, je serais obligé d'aller me chercher des données pour être représentatives des deux situations.

LE PRÉSIDENT :

2705 Bon, est-ce que tantôt, quand j'ai dit que les deux choses que vous m'aviez dites, aléatoire et pour le bruit, c'était correct?

M. CLAUDE YOCKELL :

2710 Le phénomène aléatoire aussi est vrai. Dans le cas, ici, il y a quand même... il y a 17 points de mesure qu'on parle. Excusez-moi, le nombre exact que monsieur a dit tout à l'heure?

LE PRÉSIDENT :

2715 11.

M. CLAUDE YOCKELL :

2720 Il y a 11 points de mesure et je vois qu'il y en a sur à peu près tout le long du parcours, répartis, à mon avis, d'une façon quand même relativement uniforme. Je pense que la personne a fait un portrait assez exact de l'ensemble du parcours et elle tient bien compte des voies qui sont à l'extrémité: comme le point 7, par exemple, et le point 6 qui sont à l'extérieur.

2725 Si j'avais eu à choisir des points de mesure pour aller calibrer le modèle mathématique, j'aurais choisi à peu près les mêmes points que lui. Peut-être pas tout à fait les mêmes points pour des raisons différentes, mais je ne peux pas vous donner les raisons qui ont justifié son choix à lui, je ne l'ai pas.

LE PRÉSIDENT :

2730 Mais là, je suis étonné, par exemple, que vous puissiez élaborer un modèle à partir des données d'un autre et que vous n'ayez pas le contrôle sur les points d'échantillonnage.

M. CLAUDE YOCKELL :

2735 Ça ne dérange pas.

LE PRÉSIDENT :

2740

Parce que dans l'eau, ça dérange beaucoup.

M. CLAUDE YOCKELL :

2745

Oui, dans l'eau, ça dérange.

LE PRÉSIDENT :

2750

Celui qui puise l'eau, il faut que ce soit le même qui l'analyse; sinon, il n'y a pas de garantie que c'est bien cette eau-là qu'on a examinée.

M. CLAUDE YOCKELL :

2755

Mais pas en bruit.

LE PRÉSIDENT :

Pas en bruit.

2760

M. CLAUDE YOCKELL :

En bruit, en réalité, en autant que j'aie les données de base qui me justifient le niveau de bruit qui a été mesuré, à ce moment-là je suis capable de prendre ces données de base puis aller vérifier le niveau mesuré. Et c'est ça l'important.

2765

LE PRÉSIDENT :

Et vous estimez que les mesures faites, si vous aviez à les faire, auraient ressemblées à ça, que tout vous semble...

2770

M. CLAUDE YOCKELL :

Oui. Dites-vous bien que j'ai bien regardé les niveaux de bruit qui étaient fournis et je peux vous dire qu'ils sont cohérents. Ils sont cohérents.

2775

Puis nous-mêmes, on est venu ici sur place puis on a fait des mesures de bruit. Même si elles ne sont pas fournies à l'étude, on a quand même fait un tour du portrait pour aller voir où étaient localisés les points de mesure et voir ce que ça donnait. Et ça correspond. Donc, je pense que les données qui sont ici, on ne peut pas...

2780

Une donnée de mesure ne peut pas être fausse, en ce sens qu'on met l'appareil en marche et on prend un résultat qui est calculé par l'appareil. Ce qui est important de savoir, c'est quel bruit qui a été mesuré pendant la période en question. Si on sait quel bruit a été

2785 mesuré pendant la période en question, on est capable de savoir si la donnée ou pas est précise, si elle est bonne. Mais en réalité, c'est un indicatif que ça nous donne, qui nous permet ensuite de calibrer le modèle.

2790 Il l'aurait placé 150 mètres à côté, son point, en autant qu'il me donne les informations pertinentes qui me disent qu'est-ce qui a fait le niveau de bruit en question, je suis capable de m'en servir pour...

LE PRÉSIDENT :

2795 Le problème qui est toujours derrière ça, c'est le suivant, c'est: est-ce qu'on peut tricher.

M. CLAUDE YOCKELL :

Non.

2800 **LE PRÉSIDENT :**

C'est-à-dire, est-ce qu'on peut finalement aller chercher les mesures de bruit qui sont les plus hautes pour finir par dire: le niveau de bruit avant l'installation était plus haut que la réalité, au fond.

2805 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Non.

2810 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça qui est tout derrière la crédibilité de la démarche.

2815 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Non, puis je vais vous dire pourquoi. Même si on me donnait strictement des niveaux hauts, le modèle mathématique, lui, va se charger de me donner les niveaux bas, parce qu'on rentre dans le modèle mathématique les rangées d'habitations, les écrans et tous les phénomènes qui viennent atténuer le bruit. Donc, le modèle mathématique, lui, il va me calculer les entre-niveaux, si je peux dire, hauts. Même si on me donnait toutes des valeurs hautes, moi, je sais très bien qu'en entrant dans le modèle mathématique les données...

2820 Vous voyez, je n'ai pas de points -- si on regarde la carte du bas, je n'ai pas des points partout là, mais le modèle mathématique, lui, calcule à partir des débits. On a calibré notre modèle à partir, en disant: à cet emplacement-là, par rapport à une distance, par rapport à des phénomènes d'écran, des phénomènes d'atténuation, on obtient un niveau tant. On l'a mesuré, ça correspond à plus ou moins 2, le degré de précision du modèle.

2830 Et une fois qu'on a fait cet exercice-là, là on entre nos débits de circulation. Le modèle calcule tous les autres points qu'on va lui avoir déterminé à calculer. Il y en a plus que 11, à ce moment-là. On parle de centaines de points pour arriver à une carte d'isocontours.

LE PRÉSIDENT :

2835 Qui sont des points de calcul et non pas des points de mesure.

M. CLAUDE YOCKELL :

2840 C'est ça, ça devient des points de calcul et non pas des points de mesure.

LE PRÉSIDENT :

Madame la commissaire.

2845 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Excusez-moi, monsieur Yockell, quand on a un modèle de simulation, plus on a X vous me corrigerez X plus on a de données de mesure, plus notre modèle devient précis.

2850 **M. CLAUDE YOCKELL :**

2855 Dans une simulation en bruit, plus on a de points de calcul, plus notre résultat devient précis. C'est un peu bizarre, là, parce que le modèle est calibré mais par rapport toujours aux premières rangées. Vous avez vu, à peu près tous les points sont localisés aux premières rangées d'habitation. C'est les points les plus sensibles. Ce sont les emplacements qui sont les plus sensibles au niveau du modèle.

2860 Évidemment, on pourrait prendre un point qui serait derrière trois rangées d'habitation. Mais par contre, là, la précision du modèle mathématique, pour rencontrer la lecture, j'ai tellement de phénomènes qui vont jouer, que ça devient beaucoup plus difficile à calibrer le modèle. C'est pour ça qu'on va chercher les premières rangées, la partie la plus sensible, et là, on calibre notre modèle. Mais c'est la quantité de points de calcul qu'on fait qui nous permet de tracer la carte la plus précise possible.

2865 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Mais si vous ajoutez plus de points de mesure à la première rangée de maisons, ça ne changera pas la précision du modèle nécessairement.

2870 **M. CLAUDE YOCKELL :**

2875 Non, sauf qu'on va pouvoir voir si notre modèle répond à... autrement dit, s'il est précis égal partout. C'est pour ça d'ailleurs qu'on essaie de répartir des points le plus possible pour arriver avec les points qui sont le plus caractéristiques d'un milieu donné. Mais en réalité, la précision est donnée par la quantité de points de calcul qu'on met.

LE PRÉSIDENT :

2880 Monsieur Charron.

M. DOMINIQUE CHARRON :

Est-ce que je peux en rajouter une petite vite?

2885 **LE PRÉSIDENT :**

Ah! oui, allez-y.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2890 D'abord, je comprends plus ou moins la réponse, parce qu'on dit qu'il n'y a pas de méthodologie mais que, finalement, c'est représentatif. C'est un peu le sens de ma question. C'est quoi les critères pour dire que...

2895 **LE PRÉSIDENT :**

Non, ce n'est pas ça qu'il a dit. Il a dit que le ministère des Transports avait une méthodologie.

2900 **M. DOMINIQUE CHARRON :**

2905 Enfin, il a dit: *Il n'y a pas de méthodologie comme telle.+ Il dit: *La distribution, il faut qu'elle soit représentative.+ Dans le fond, ma question, c'est ça, comment on a décidé de distribuer ces points-là? On dit: *C'est aléatoire, mais on sait que c'est représentatif.+ Mais comment sait-on que c'est représentatif? Je n'ai pas eu vraiment de réponse à ma question, mais...

LE PRÉSIDENT :

2910 Oui, vous en avez eu une, mais il faut voir.

M. DOMINIQUE CHARRON :

Oui? Ah! bien...

2915

LE PRÉSIDENT :

Remarquez, la réponse est...

2920

M. CLAUDE YOCKELL :

La représentativité, c'est un peu aussi le rôle de l'expert de pouvoir juger si son point est représentatif d'un milieu. Je ne veux pas jouer la carte de l'expert, mais n'empêche que c'est là que notre expérience... je n'enverrais pas n'importe qui choisir les points de mesure à ma place, autrement dit. Parce que moi, je vais avoir à justifier par après puis voir les simulations pour être sûr que ça fonctionne.

2925

LE PRÉSIDENT :

Auquel cas, ce n'est pas de l'aléatoire, par exemple.

2930

M. CLAUDE YOCKELL :

Ce n'est pas tout à fait de l'aléatoire dans ce sens-là.

2935

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas de l'aléatoire.

2940

M. CLAUDE YOCKELL :

C'est qu'il y a l'expérience de l'expert aussi, puis l'expérience des années qui nous aide à choisir nos points.

2945

LE PRÉSIDENT :

2950 Tantôt, vous avez ajouté que la validation se faisait par l'examen de la simulation ou des calculs et que, à ce moment-là, ça vous permettait de rejeter certains points de mesure parce qu'il arrivait un effet qui était...

M. CLAUDE YOCKELL :

2955 Comme tout à l'heure, je disais qu'on avait un point à l'extrémité de la rue Rouleau qui avait une influence autre, qui faisait qu'on n'était pas capable de simuler la valeur précise. Il a fallu vérifier pour savoir qu'est-ce qui avait pu influencer la lecture.

M. PIERRE LAFLAMME :

2960 Monsieur le président, juste une petite remarque, et non pas un droit de privilège, juste une petite remarque. On a avantage quand même d'avoir les modèles les plus précis possible, parce que lorsque la route est construite, on sait qu'on a un suivi sonore à faire. Normalement, c'est un an, cinq ans, mais c'est fixé dans le décret. Ça fait que si nos analyses sont fausses, ne sont pas représentatives, bien, au bout d'un an ou de cinq ans, là, on vient mesurer pour de
2965 vrai. Et puis on ne tient pas à tout défaire puis tout refaire. On ne tient réellement pas à ça. En tout cas, c'est pour essayer de démontrer l'attention qu'on porte à ça, mais ce n'est pas technique là.

LE PRÉSIDENT :

2970 Vous nous expliquez que vous n'avez pas intérêt à avoir des données fausses, mais la perception des intervenants, c'est au contraire, que vous avez des intérêts à avoir des données fausses, et c'est cette confrontation-là qui fait partie du doute de l'audience et de la démarche critique. Et ça, il n'y a pas de scandale à ça, c'est ça l'inquiétude et la démarche de la
2975 vérification.

Monsieur Charron.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2980 Bien, je dirais là-dessus, c'est surtout que dans le dossier, dans l'ensemble du dossier, sur l'aspect méthodologique de l'étude de bruit, il y a très peu d'information. C'est vraiment très difficile à comprendre. En tout cas, moi, je trouve qu'il y a vraiment très très peu d'information, on ne sait jamais comment ces résultats-là arrivent sur la table. Je pense que c'est pour ça qu'il
2985 y a beaucoup de débats là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

2990 Ça va pour vous, monsieur Charron?

M. DOMINIQUE CHARRON :

2995 Oui, ça va aller.

LE PRÉSIDENT :

 Pour l'instant.

3000 Monsieur?

M. MARIO DESBIENS :

 Bon, j'allais lui suggérer de demander qu'on dépose la méthodologie utilisée. Donc, je vais le faire. Est-ce que le promoteur...

3005

LE PRÉSIDENT :

 Est-ce que la méthodologie est définie? Est-ce qu'elle peut être déposée?

3010 **M. CLAUDE YOCKELL :**

 Elle est déjà dans l'étude.

M. MARIO DESBIENS :

3015

 Parfait, c'est parfait. Donc, comme ça, j'aurai l'espérance de pouvoir vérifier ailleurs avec d'autres spécialistes. Merci.

 Là, j'aimerais vous rappeler que j'avais poser deux questions cet après-midi sur le bruit.

3020

LE PRÉSIDENT :

 Oui, mais oui.

3025 **M. MARIO DESBIENS :**

 On avait dit qu'elle serait ramenée.

3030 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3035 **M. MARIO DESBIENS :**

Bon, je m'attendais à en poser d'autres. J'en ai d'autres.

3040 **LE PRÉSIDENT :**

Mais oui, allez-y.

3045 **M. MARIO DESBIENS :**

Je vais y revenir. D'accord?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3050 **M. MARIO DESBIENS :**

Puis en même temps, je faisais un petit peu de surf sur le texte tout à l'heure, puis j'ai demandé une question. Donc, je vais essayer de tout rassembler ça.

3055 Alors, j'ai posé une question cet après-midi sur la projection puis les tableaux, en quelle année. Je ne sais pas si vous vous rappelez? On nous a répondu que c'est en 2011. Moi, j'avais l'impression que c'était pour plutôt à la construction de l'autoroute qu'étaient faites les projections sonores, au début, à la première année, en mise en action.

3060 Là, je lis ici à l'annexe du PR-3, à l'annexe A, en page 3, A-3, et c'est là que j'ai été surpris, c'est qu'on nous dit, à la fin, juste avant le 30 % X 70 %, on nous dit:

Dans le cas des simulations sonores...

- on parle ici des projections de Laramée, pas de la simulation actuelle -

3065 ... *les débits journaliers moyens d'été sont utilisés. Ceux-ci se résument en débit/jour moyen/ annuel majorés de 4 %.*

- bon, pas de problème pour ces simulations -

Le nombre de camions fut estimé à 600. En 2011, le nombre de camions est de 840.

3070 Voilà pourquoi je pensais qu'on faisait une simulation pour la mise en vigueur de l'autoroute, puisqu'on disait que c'était à peu près 610, 600. On a souvent utilisé ce terme-là. Alors, c'est quoi, là, la simulation? Elle est en quoi au juste? Elle est en 2011, avec 840

3075 camions et 25 800 voitures, ou elle est en 2000, plus ou moins 2000 tel qu'indiqué dans le petit tableau en haut de la page, avec 610 camions? Si on a 610 camions, ça devrait être en plus ou moins 2000.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3080 **M. MARIO DESBIENS :**

N'est-ce pas?

3085 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3090 **M. MARIO DESBIENS :**

Est-ce que je pourrais avoir un éclaircissement là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

3095 Puisque 610 camions, c'est les chiffres qu'on nous a donnés pour 2000.

M. MARIO DESBIENS :

3100 Oui, et on m'a répondu que c'était en 2011, si vous vous rappelez bien. Vous pourrez vous référer aux verbatims, j'en ai l'assurance presque indubitable. Bon, j'aimerais qu'on éclaircisse ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Monsieur Yockell.

M. CLAUDE YOCKELL :

3110 Toutes les simulations sont faites pour 2011. Maintenant, je ne peux pas répondre concernant les débits, la question touchant les débits puis le nombre de camions.

LE PRÉSIDENT :

3115

Moi, je peux répondre parce qu'on a posé la question, et la réponse qui nous a été donnée, la réponse a été qu'en 2011, le débit d'automobiles était de 26 000 et les camions 840. C'est les données.

3120

M. CLAUDE YOCKELL :

Parce que nous, les simulations ont été faites pour 2011.

LE PRÉSIDENT :

3125

Mais ici, évidemment on a 600. Dans l'annexe A-3, on a 600, qui correspond au débit 610 de l'an 2000.

M. CLAUDE YOCKELL :

3130

Maintenant, il faudrait vérifier, mais je ne peux pas vous répondre sur cet...

LE PRÉSIDENT :

3135

Non, mais alors vous m'enverrez...

M. CLAUDE YOCKELL :

3140

Ce n'est pas moi qui va vous répondre, je ne peux pas. Sur les débits de circulation, ce n'est pas moi.

LE PRÉSIDENT :

3145

Voyez-vous, là, il y a incohérence entre les résultats et les informations.

M. JORDAN BELOVSKI :

3150

Monsieur le président, juste une petite précision. Pour nous tous, habituellement on utilise le tableau et les textes que vous voyez comme explication, habituellement sont de fournir des renseignements additionnels. Moi, je présume, effectivement on va vérifier tout ça, mais c'est plutôt une faute, erreur de tape que d'erreur de calcul. Et comme le tableau un petit peu par-dessus le texte là, le bon tableau avec les bons chiffres, je suis à 90 % sûr, à ce moment-là, qu'on a utilisé les bons chiffres pour l'analyse.

3155

LE PRÉSIDENT :

Mais permettez-moi d'en douter, parce qu'une erreur sur un chiffre, ça va. 600 et 610, ça va. Mais 600 à 840, c'est peu vraisemblable dans la dactylographie.

3160

M. JORDAN BELOVSKI :

Nous, habituellement, on fournit, parce que les chiffres viennent de nous, on fournit pour les études des tableaux, des fichiers Excel. Ce qu'il y a dans le rapport comme explication, n'est-ce pas, la simulation, ça, c'est le texte, c'est écrit par les secrétaires. Nous, on écrit le texte, mais le texte, on ne le fournit pour les études de bruit; on fournit des fichiers Excel avec des chiffres. Alors, voilà pourquoi je pense qu'on ne donne pas le rapport, on donne juste des chiffres.

3165

3170

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous procéderez à l'analyse et vous nous enverrez un correctif par écrit, s'il vous plaît, et pas par une secrétaire pour être sûr que ce soit correct. Ça va.

3175

Monsieur?

M. MARIO DESBIENS :

Et on va peut-être aussi avoir les données qui ont été fournies, les données numériques?

3180

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

3185

M. MARIO DESBIENS :

Oui, en même temps. Merci. Et je veux bien souligner par là que je n'entends pas que c'est une faute ou c'est une erreur intentionnelle. Je ne pense pas qu'il y ait de mauvaise foi, mais...

3190

LE PRÉSIDENT :

Non, ça arrive souvent. Parce que des études d'impact, souvent il y a un stress de temps, puis tout le monde...

3195

M. MARIO DESBIENS :

3200 C'est ce que j'allais dire, j'ai l'impression que ça a été très rapidement...

LE PRÉSIDENT :

3205 J'en ai vu des pires que ça.

M. MARIO DESBIENS :

3210 D'accord. Si on revient à la projection pour le climat sonore actuel, vous avez indiqué qu'il peut y avoir une différence de plus ou moins 2 dB, sur la carte. Donc, à certains points, il pourrait y en avoir plus 2, puis à d'autres points moins 2, n'est-ce pas, donc pour un écart moyen maximal de 4. On parle toujours d'écart moyen, n'est-ce pas?

LE PRÉSIDENT :

3215 Oui, est-ce que c'est 2 ou 4 l'écart? Est-ce que c'est plus 1, moins 1?

M. CLAUDE YOCKELL :

3220 C'est plus ou moins 2, donc c'est 4.

LE PRÉSIDENT :

C'est 4.

3225 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Oui, c'est 4.

LE PRÉSIDENT :

3230 Ça peut être plus 2, puis ça peut être moins 2.

M. CLAUDE YOCKELL :

3235 Mais ça, c'est le degré de tolérance quand on valide le modèle.

LE PRÉSIDENT :

3240 Ça va.

M. CLAUDE YOCKELL :

C'est tout.

3245 **LE PRÉSIDENT :**

Correct.

M. MARIO DESBIENS :

3250

Oui, ça va pour ça.

3255 L'autre question que j'avais posée cet après-midi, j'y reviens, parce qu'on voulait évaluer la différence qu'il y a entre une projection de son sans transport lourd. Puis à ce moment-là, dans l'étude, on nous disait que sans circulation lourde, on avait une augmentation par rapport à la situation actuelle, qui est simulée, bien sûr, de 2 à 6 dB. D'accord? On nous donnait l'écart.

3260 Et puis avec le transport lourd à 40 %, bien sûr... ça, c'est en page 62, si vous voulez la référence, dernier paragraphe du PR-3. Puis en page 63, avec transport lourd, avant-dernier paragraphe... ça va, je ne vais pas trop vite pour qu'on puisse trouver les pages? On dit: *Une augmentation moyenne de 7 dB par rapport au niveau actuel.+ Je comprends que là, on a une augmentation moyenne. Donc, moi, j'aurais aimé obtenir en données, sans transport lourd, c'est quoi une augmentation moyenne, pour qu'on puisse indiquer quel est le facteur
3265 d'augmentation qu'on pourrait attribuer au transport lourd en faisant la soustraction. N'est-ce pas, ce serait correct comme procédure?

M. CLAUDE YOCKELL :

3270 Oui, effectivement, c'est correct. Vous faites la soustraction entre les deux valeurs et vous faites la moyenne. C'est une moyenne mathématique simple.

M. MARIO DESBIENS :

3275 Alors, est-ce qu'on pourrait l'obtenir la moyenne? Est-ce que vous l'avez ou...

M. CLAUDE YOCKELL :

3280 Je n'ai pas ça ici.

M. MARIO DESBIENS :

3285 Mais est-ce que ce serait possible de l'obtenir? Parce qu'on veut comprendre, puis là on arrive avec des chiffres qui ne sont pas sur les mêmes paramètres. On ne peut pas les comparer. Un écart et une moyenne, on ne peut pas, nous, en tant que...

LE PRÉSIDENT :

3290 Monsieur Yockell?

M. CLAUDE YOCKELL :

3295 Ça ne pose pas de problème.

LE PRÉSIDENT :

Ça ne pose pas de problème?

3300 **M. CLAUDE YOCKELL :**

C'est des choses qu'on peut faire très facilement. C'est des différences mathématiques, pas de problème.

3305 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Mais ce serait important qu'on l'ait et qu'on l'ait le plus rapidement possible. Parce qu'il a raison là-dessus, pour un profane, si on change la méthode de comparaison, on n'est plus capable de comprendre.

3310

M. CLAUDE YOCKELL :

Il n'y a pas de problème.

3315 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

M. MARIO DESBIENS :

3320

Ça va, bon.

LE PRÉSIDENT :

3325

C'est un doublé de...

M. MARIO DESBIENS :

3330

C'est ça de cet après-midi.

LE PRÉSIDENT :

3335

... votre question, sauf qu'elle est plus ramassée maintenant, oui.

M. MARIO DESBIENS :

3340

Je vais juste vérifier mes notes, si vous permettez, parce que j'avais beaucoup de questions. Il y a des choses qui ont été dites et je ne voudrais pas ajouter aux questions. Ce sera plus rapide comme ça, pour poser une question...

LE PRÉSIDENT :

3345

Ça va. Est-ce que je peux passer à une autre question, le temps que vous cherchez?

M. MARIO DESBIENS :

J'en aurais une petite rapide.

3350

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez.

M. MARIO DESBIENS :

3355

On a fait le débit/jour moyen/annuel, la projection... dans la situation actuelle, vous avez calibré votre modèle sur la réalité, vous avez calibré vos instruments sur la réalité, puis vous avez fait votre projection...

3360

LE PRÉSIDENT :

Vous me parlez, oui.

3365 **M. MARIO DESBIENS :**

Ah! excusez-moi. Il me répondra donc.

3370 Et vous avez fait la projection sur les débits/jour moyen/annuel ou été là, tel que statistique, n'est-ce pas, et non pas sur la réalité là pour la situation actuelle. Vous avez donc une donnée qui s'appelle débit/jour moyen/annuel actuel et c'est là-dessus que vous avez fait votre projection ou si c'est sur les comptages réels?

3375 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Yockell?

M. CLAUDE YOCKELL :

3380 La projection, au niveau du milieu sonore actuel, est faite sur des données qui ont été, comme monsieur Belovski l'a dit tout à l'heure, des données qui ont été relevées, mais je pense qu'il serait mieux placé que moi pour répondre sur la source des données des comptages. Nous, on a utilisé les données que monsieur Belovski nous a transmises. Ces données-là ont été obtenues par monsieur Belovski, j'aimerais mieux qu'il réponde lui-même à cette question.

3385

M. JORDAN BELOVSKI :

3390 Bon, comme je vous ai dit, dans la plupart des cas, c'est moi qui envoie les fichiers. Alors, les fichiers sont des tableaux que j'envoie. Je n'envoie pas de texte, j'envoie des fichiers Excel. Je donne ça, ce sont les débits. Les débits projetés ne sont pas les débits journaliers moyens annuels qui sont augmentés pour certains nombres donnés à l'étude, mais proviennent de ce fameux logiciel EMME2 qui a été utilisé.

3395 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. JORDAN BELOVSKI :

3400 Donc, on en parlait, je pense, hier ou avant-hier. Alors, ce sont des données qui proviennent d'un calcul assez spécial. Monsieur Laflamme vous a également expliqué comment fonctionne la calibration de ce modèle-là, d'où viennent ces chiffres-là.

3405 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Oui?

M. MARIO DESBIENS :

3410

Oui, ça va. Ça, je sais que pour l'image, l'isophone projeté... les deux sont des simulations. Donc, on va parler du projeté et de l'actuel. D'accord?

LE PRÉSIDENT :

3415

Oui, c'est une simulation qui était complexe, qui intègre...

M. MARIO DESBIENS :

3420

L'isophone projeté lorsque l'axe sera en vigueur et basé sur le MA 2, pour lequel il y a une marge d'erreur de 15 % à l'heure de pointe. Bon, là, je vais tout de suite poser ma question puisqu'il vient de répondre sur cet aspect-là. Est-ce que la marge d'erreur sur la journée complète, est-ce qu'on a un niveau statistique, on est à un niveau équivalent? Est de combien dans la simulation la marge d'erreur du DJBA projeté? Quelle est la marge d'erreur?

3425

LE PRÉSIDENT :

Quelle est la marge d'erreur.

3430

M. MARIO DESBIENS :

Parce qu'on a mesuré les marges d'erreur.

M. PIERRE LAFLAMME :

3435

La marge d'erreur projetée?

M. MARIO DESBIENS :

3440

Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

3445

Ça, c'est pour le débit que vous demandez ou...

M. MARIO DESBIENS :

3450 Non, je ne parle plus en débit. Là, on ne parle pas en débit. Parce qu'en débit, on va en parler si on voulait parler à un niveau statistique 1 heure. Là, on parle au niveau statistique équivalent. On parle d'un Neq 24 heures, niveau équivalent 24 heures. Donc, on va parler du débit pour une journée tel que les chiffres nous donnent. On va rester au même plan. Parlons pour s'entendre.

3455 Est-ce que vous voulez que je recommence ma question, que je reprenne pour que ce soit plus clair?

LE PRÉSIDENT :

3460 Oui, oui.

M. MARIO DESBIENS :

3465 Je reprends donc. Je vais poser la question de façon globale. D'accord?

LE PRÉSIDENT :

Oui, très bien, parfait.

3470 **M. MARIO DESBIENS :**

3475 On a une image sonore future. Elle est basée sur des données statistiques calculées, bon, projetées. On a le truc EMME, ça, c'est le logiciel qui projette. Dans le texte, on nous dit qu'à l'heure de pointe, il y a une marge d'erreur de 15 % pour l'heure de pointe.

LE PRÉSIDENT :

3480 Je vais vérifier ça. On dit bien ça dans le chose que pour l'heure de pointe, il y a une marge d'erreur de 15 %?

M. JORDAN BELOVSKI :

Ça vient du fait que le logiciel EMME2 est macroscopique, effectivement.

3485 **M. MARIO DESBIENS :**

Ce n'est pas la question. Je ne veux pas savoir d'où ça vient.

LE PRÉSIDENT :

3490

Non, je veux juste savoir si c'est oui ou non.

M. JORDAN BELOVSKI :

3495

Oui.

M. MARIO DESBIENS :

Bon, merci!

3500

LE PRÉSIDENT :

On va rester calme.

3505

M. MARIO DESBIENS :

C'est parce que je suis fatigué. Je me suis tapé tous ces documents pour bien les comprendre. Mon cerveau est lent, puis j'essaie de poser des questions le plus claires possible.

3510

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, c'est correct, on ne se choquera pas.

M. MARIO DESBIENS :

3515

D'accord, je vais me calmer. Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

3520

Ça va bien.

M. MARIO DESBIENS :

3525

S'il vous plaît, laissez-moi me concentrer, j'ai beaucoup de difficulté. Alors, ça, c'est pour le débit. Est-ce que la marge d'erreur est la même pour le débit journalier annuel moyen?

LE PRÉSIDENT :

Quelle est la marge d'erreur pour le débit annuel moyen?

3530

M. JORDAN BELOVSKI :

Le débit journalier moyen annuel provient du logiciel...

3535 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, dites-moi pas... on nous demande quelle est la marge d'erreur. Je ne veux pas savoir l'explication de la marge d'erreur.

3540 **M. MARIO DESBIENS :**

Est-ce qu'il y en a une.

3545 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y en a une et quelle est-elle? À l'heure de pointe, il y a une marge d'erreur reconnue possible, une marge d'erreur de 15 %. Il demande...

3550 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Comme je vous dis, le logiciel est macroscopique. Voilà pourquoi pour des débits précis de l'heure de pointe, il y a une marge d'erreur.

3555 **M. MARIO DESBIENS :**

O.K., je comprends.

3560 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Moi, je dirais, effectivement, ce sont des débits qui ont été... on a expliqué comment.

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est: quelle est la marge d'erreur?

3565

M. JORDAN BELOVSKI :

Mais probablement il n'y a pas de marge d'erreur.

3570 **LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas de marge d'erreur.

3575 **M. MARIO DESBIENS :**

3580 C'est bon, ça va, ça répond pour ma question. Dans le fond, c'est bon, parce qu'ils utilisent les mêmes chiffres pour faire l'image sonore. Donc, on saura qu'à l'heure de pointe, de toute façon, on saura qu'il y a une marge d'erreur possible si on voulait avoir un niveau équivalent pour une heure de pointe, par exemple, puisque vous êtes capable de le faire, on saura qu'il y a une marge d'erreur possible dans le jeu qui...

LE PRÉSIDENT :

3585 Le 15 %.

M. MARIO DESBIENS :

Bon. Excusez-moi, il faut que je retrouve le sens de ma question.

3590 **LE PRÉSIDENT :**

Continuez sur vos questions parce que, sinon, vous allez vous déconcentrer.

M. MARIO DESBIENS :

3595 Oui, c'est ça, exactement, c'est ça, vous avez raison.

LE PRÉSIDENT :

3600 Les sujets vont changer et ça n'ira pas.

M. MARIO DESBIENS :

3605 Exactement. Donc, moi, j'aimerais que... je comprends bien qu'on fonctionne avec un niveau équivalent 24 heures, puis qu'on compare avec un autre niveau équivalent 24 heures. Ça, c'est une donnée statistique. C'est comme si on veut avoir une moyenne; tout le monde comprends ça. On prend une photo, puis si on voulait faire la moyenne, on aurait quelques teintes de gris: gris foncé, gris pâle. C'est ça que ça donnerait.

3610 Je trouve que l'étude de son est incomplète, dans le sens où on n'a pas, par exemple, les N99, N90, N50, N10. Je sais que pour vous autres, pour vos statistiques, vous n'avez pas besoin de ça, mais pour nous, pour la réalité, nous qui la vivons, on saura que le bruit atteint ou dépassé, 10 % du temps, c'est X dB. Et à ce moment-là, on pourrait faire une carte de son qui serait différente, puis on saurait que 10 % du temps, le bruit, par exemple, est de 70, 75,
3615 peut-être 80 dB et que l'atténuation à ce moment-là ne serait pas la même, puis on verrait qu'il pourrait y avoir des impacts beaucoup plus larges, beaucoup plus loin pour des niveaux qui sont plus bas actuellement et qui ne sont pas traités par...

LE PRÉSIDENT :

3620

C'est ce que j'appelais tantôt la dynamique du bruit à propos de...

M. MARIO DESBIENS :

3625

Et j'aurais peut-être un autre point par rapport à ces données. Vous avez dit que pour que le niveau équivalent statistique double, par exemple, il faut que la circulation double, n'est-ce pas? Mais on pourrait se dire d'un autre côté, si la circulation double, c'est vrai que le niveau statistique, il va doubler. Mais dans la réalité, il pourrait ne pas doubler la nuit.

3630

Par exemple, la nuit, la circulation n'augmentera peut-être pas au même rythme que le jour. Donc, le jour, si le niveau statistique a doublé sur 24 heures, le jour, il pourrait avoir plus que doublé, parce que pendant la période où il y a moins de circulation, bien, l'augmentation ne se fait peut-être pas à la même rapidité, par exemple, que l'augmentation qu'on va avoir aux heures de pointe. L'augmentation n'est pas toujours continue ou égale à toutes les heures; donc, on a des taux variés.

3635

C'est dans ce sens-là que ça peut être intéressant d'avoir des données qui sont plus précises, qui sont plus fines. Parce que le bruit, c'est vraiment, bon, de mon point de vue, un problème majeur, puis là... bon, voilà.

3640

LE PRÉSIDENT :

Je vais aller...

3645

M. MARIO DESBIENS :

Je ne sais plus mes questions.

LE PRÉSIDENT :

3650

Parfait. Alors, monsieur Yockell, ce n'est pas la première fois qu'on parle de ces choses-là. Rappelons ce que c'est qu'un N90 et un N10.

3655 **M. CLAUDE YOCKELL :**

En passant, je trouve que les observations que monsieur a faites sont très intéressantes. Ce qu'il dit, c'est intéressant à souligner, effectivement. Le problème qu'on a, c'est que le modèle mathématique ou les modèles mathématiques, présentement, ne permettent pas de
3660 calculer les L1, L10, L90, L50. Et je vous explique ce que c'est.

Le L1 % du temps, ça veut dire que pendant 1 % du temps de la période de 24 heures ou de 1 heure, si on voulait parler en heure, par exemple, 1 % du temps, le bruit était supérieur à une valeur de. Admettons que j'arrive avec une analyse statistique où on me dit que j'ai un L1
3665 % de 70, ça veut dire que pendant 1 % du temps de la période de mesure, mon bruit était supérieur à 70.

Le L50, c'est vraiment ce qu'on appelle le bruit moyen. C'est le plus beau bruit moyen qui ne peut pas exister parce que, 50 % du temps, il a été au-dessus ou en dessous d'une
3670 valeur X.

Et ce qu'on appelle le bruit de fond, parce qu'ici tout à l'heure on a abordé le bruit de fond, parce que lorsqu'on parle des eaux ou de l'air, on va parler maintenant de bruit de fond, en ce sens qu'on parle du niveau de référence ou ce qui existe. Alors qu'en climat sonore, le
3675 bruit de fond est un indice particulier, c'est ce qui existe comme bruit dans un milieu lorsqu'il n'y a pratiquement plus de bruit. Parce que le silence n'existe pas, c'est impossible. La seule place qu'il existe, il faudrait qu'il y ait absence d'air pour avoir un silence total. Donc, le silence n'existe pas du tout. Et dans tout milieu, il y a toujours un bruit de fond. En hiver, la nuit, j'ai mesuré du 16, 17 décibels. Et dans le quartier, ici, on parle d'un bruit de fond de l'ordre de 40
3680 décibels.

Et ce qu'on appelle le bruit de fond, ce qui est reconnu internationalement comme un indice de bruit de fond, c'est la valeur dépassée 95 % du temps. Autrement dit, 95 % du temps, le bruit a été supérieur à cette valeur-là. Ici, dans le cas présent, selon les mesures qu'on a
3685 faites, il était de l'ordre de 40 décibels. Vous voyez, ça, c'est L95.

Il existe le L0, qui serait le L max, la plus forte valeur mesurée pendant la période, et le L100 % serait le L minimum, qui est la plus faible valeur mesurée.

3690 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, L pour *level*. Des fois, on donne N...

3695 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Oui. Il faut bien comprendre que L veut dire *level*.

LE PRÉSIDENT :

3700 Des fois, on donne N pour niveau.

M. CLAUDE YOCKELL :

3705 Comme Leq, ça veut dire *Level equivalent*.

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça.

3710 **M. CLAUDE YOCKELL :**

On fonctionne avec les indices anglais.

LE PRÉSIDENT :

3715 Maintenant, qu'est-ce qui aurait empêché une étude d'impact de donner à des citoyens pour leur appréciation des niveaux plus précis comme ça, pour comprendre leur environnement sonore?

3720 **M. CLAUDE YOCKELL :**

En termes de précision, si on parle des L1, L10, L50 et tout ça, c'est que les logiciels mathématiques ne le calculent pas. Donc, on a la limitation.

3725 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il faudrait passer par d'autres modèles que des modèles mathématiques.

M. CLAUDE YOCKELL :

3730 Il faudrait créer un modèle qui le ferait. Le problème est là, c'est que les modèles qu'on connaît ici présentement, même les derniers modèles qui sont arrivés sur le marché travaillent toujours en niveau Leq.

3735 **LE PRÉSIDENT :**

3740 Est-ce que ça veut dire qu'il n'y a personne au monde qui, un jour, s'est collé sur une autoroute d'un certain type pour la regarder, l'examiner pendant un an, deux ans, trois ans, en disant: *Une moyenne d'autoroute aux États-Unis ou au Canada, ça fait telle chose+, et là, on pourrait élaborer un modèle. C'est ça que ça veut dire?

M. CLAUDE YOCKELL :

Oui. Probablement, même, que ça existe. Je ne vous dis pas que ça n'existe pas.

3745

LE PRÉSIDENT :

Je dirai à ma collègue: *Ça ferait une belle thèse de doctorat!+

3750

M. CLAUDE YOCKELL :

Oui, ça ferait une belle thèse de doctorat, certain. Mais je suis sûr qu'il y a des modèles qui existent, qui le font. Je vous dis que le modèle qu'on a utilisé ici ne le fait pas. Le dernier modèle qu'on utilise ne le fait pas non plus. Mais je ne vous dis pas qu'il n'y en a pas de modèles qui le font parce que probablement qu'il y a quelqu'un, comme vous dites, qui y a pensé à un moment donné. Mais pour l'instant, ce n'est pas une donnée qu'on peut avoir avec les logiciels mathématiques qu'on utilise ici, au Québec.

3755

LE PRÉSIDENT :

3760

Vous voyez que, par rapport à la remarque que je vous passais au début de la soirée, la différence entre une connaissance d'un certain type et une connaissance plus proche basée sur les phénomènes de perception, on voit que ça donne des méthodologies et des types de préoccupation différentes.

3765

Monsieur?

M. MICHEL MAILHOT :

Monsieur le président...

3770

LE PRÉSIDENT :

Oui?

3775

M. MICHEL MAILHOT :

... peut-être pour fins d'information, il existe des modèles qui donnent des L10. C'était d'ailleurs l'ancienne façon, si on peut dire, utilisée aux États-Unis. C'était un L10=70 qui était la norme utilisée.

3780

LE PRÉSIDENT :

Et ça a été abandonné?

3785 **M. MICHEL MAILHOT :**

Bien, disons, effectivement, ça a été... bien, encore là, peut-être que c'est encore utilisé dans le monde, peut-être en Angleterre.

3790 Là, on pourrait parler des différents choix de seuil. Monsieur Yockell mentionnait tantôt que le Leq 24 heures, c'est le meilleur. Là, j'ai des doutes. Il y a beaucoup d'autres façons de faire.

LE PRÉSIDENT :

3795 Vous semblez avoir un certain nombre de doutes et c'est...

M. MICHEL MAILHOT :

3800 Oui, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

3805 Mais dans les directives du Ministère, est-ce que c'est ce type de mesure que vous cherchez ou que vous...

M. MICHEL MAILHOT :

3810 Dans les directives du Ministère, effectivement, au niveau du climat actuel, on demandait effectivement des mesures avec les niveaux, entre autres, statistiques L10, L90, des Leq 1 heure, des Leq 24 heures. Ensuite, on demandait des isophones, dont des isophones de nuit, donc rassemblés dans la nuit, 22 h X 6 h, si je me rappelle bien. Ça, c'était pour le climat sonore actuel. Parce qu'effectivement, il y a d'autres...

3815 Quand on parle du L10, L90, il existe, comme vous l'avez mentionné, des analyses dynamiques de bruit. Donc, dépendant dans quelle situation on se retrouve, le Leq 24 heures, des fois, pour utiliser l'expression populaire, ça peut noyer le poisson. Donc, ce n'est pas le meilleur indice à utiliser nécessairement. Il s'agit d'analyser la situation. Et souvent les modèles mathématiques, lorsqu'il y a peu de circulation comme actuellement sur Laramée, ils ne sont pas tellement fiables.

3820
3825 Donc, c'est pour ça que j'avais du questionnement dans nos questions qu'on a fournies concernant la validité des calculs, des précisions sur les données de circulation, etc. Parce qu'évidemment, dépendant, vous voyez que l'écart de 3 décibels, c'est deux fois plus de circulation. Donc, si vous avez l'écart...

3830

De la même façon qu'on vous dit que pour augmenter de 3 décibels, il va falloir qu'il y ait deux fois plus de trafic X donc s'il y en a 10 000, il va falloir en passer 20 000 X bien, c'est la même chose là, à l'inverse. C'est que là, les écarts de 3 décibels, ça représenterait comme deux fois plus de trafic.

3835

Donc, c'est pour ça que ce n'est pas facile à faire l'analyse d'une situation comme ici où vous avez à la fois des écoles. Donc, normalement ça devrait être calme le jour pour permettre aux écoliers de comprendre les professeurs; et ça devrait être calme le soir pour permettre aux gens de dormir parce que c'est un quartier résidentiel aussi. C'est là qu'on a un certain problème pour analyser effectivement le mieux possible quel est l'impact de ce projet-là sur la communauté.

3840

Évidemment, on a de l'air à recevoir de plus en plus d'information, notamment sur la circulation qui, dans ce cas-là, semble être l'élément de base pour permettre d'évaluer le bruit. Et vous avez noté, là, qu'on a certaines difficultés au niveau de -- pas de la confiance, ou de l'écart possible entre les données de circulation ou autres données. Évidemment, si les données de circulation ont des écarts, mettez-les dans le modèle mathématique de bruit, ça va faire d'autre chose, là aussi.

3845

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

Un commentaire? Non? Parfait.

3850

Monsieur?

M. MARIO DESBIENS :

Une question par rapport au décret de 91. Dans le décret, on disait que:

3855

Les éventuelles mesures d'atténuation contre le bruit afin d'assurer un niveau sonore ne dépassant pas le niveau actuel de décibels dans les quartiers résidentiels.

Pourquoi est-ce que le Ministère X si on a déjà répondu à cette question, dites-le moi X pourquoi le Ministère a-t-il... pas le Ministère, mais...

3860

LE PRÉSIDENT :

Le ministère des Transports, oui. C'est un Ministère.

3865

M. MARIO DESBIENS :

Oui, effectivement, a-t-il changé de politique? Pas changé, mais là il savait que le décret demandait qu'il n'y ait pas d'augmentation de bruit dans le secteur. Que ce soit à 6 voies, 20 voies, 100 voies, c'était: pas d'augmentation. Là, on accepte qu'il y ait une augmentation

3870 de bruit. De plus, avec le transport lourd, c'est vrai qu'on va avoir un Neq, niveau équivalent, 55 dB, disons.

Moi, j'habite à peu près à 100 mètres, disons, de la rue Montcalm. Quand les camions passent, je les entends quand ils compressent. Si je veux sortir le jour puis faire du jardinage,
3875 ce qui n'est pas inintéressant, bien, il y a ce bruit des camions. Ce n'est pas tout à fait comme le bruit automobile, parce qu'il va beaucoup plus loin. Son impact est beaucoup plus loin.

Je ne veux pas, par là, vouloir enlever... je pense que c'est un problème qui doit être traité dans ça. Les gens disent: *Ça fait trente ans qu'on attend pour McConnell X Laramée.+
3880 Pendant ce temps-là, il y a eu toutes sortes de développements. On a un problème de transport, on arrive avec un petit bout de route puis on dit: *On va le régler.+ Puis on essaie, pour le vendre X si je pouvais utiliser cette expression-là X on dit: *On va vous enlever 2 dB, vous autres, là-bas, à Saint-Raymond.+ C'est aberrant! Saint-Raymond, il faut qu'ils fassent quelque chose. Parce qu'autrement, ce qu'on fait, c'est qu'on entraîne une dégradation du milieu urbain et on n'en voit pas le bon coût, le bon coût de la dégradation du milieu urbain.
3885

Moi, je n'ai pas de problème à ce qu'on développe puis à ce qu'il y ait plus de monde. Bien sûr, les villes attirent plus de gens. Mais il ne faut pas que ça se fasse aux dépens de certains individus plus qu'aux dépens des autres. Actuellement, c'est ce qui se passe. C'est ce qui se passe depuis un bon nombre d'années, puis ça entraîne une dégradation des centres-villes.
3890

Tout le monde profite du fait qu'il y a beaucoup de camions sur les routes. C'est le *just in time*. C'est moins cher pour nos produits.
3895

Les gens qui vont vivre à l'extérieur et qui auront un lien routier plus rapide, ils vont profiter de ce lien routier-là. Ils vont arriver en ville. Mais si, quand ils arrivent en ville, si on ne leur envoie pas le bon signal de prix à ces gens-là, on subventionne. Aux dépens de qui? De nous qui payons comme n'importe qui nos taxes impôt, ce qui est tout à fait légitime et correct qu'on en paie d'ailleurs.
3900

LE PRÉSIDENT :

Je vais aller chercher la réponse à la question que vous avez posée, en termes
3905 méthodologiques, par rapport à... pas méthodologiques, mais de conditions d'existence.

Dans le décret de 91, il y avait une norme de: pas d'augmentation de bruit. Je pense que vous avez utilisé une autre mesure qui était: s'il y a un dépassement de tant, c'est un impact fort ou faible. Pouvez-vous m'expliquer le...
3910

M. PIERRE LAFLAMME :

3915 C'est qu'en 97, le ministère des Transports a adopté une politique sur le bruit. Et puis maintenant, il fait ses études ou complète ses études selon cette politique-là, qu'il présente au ministère de l'Environnement en vue d'obtenir les autorisations environnementales.

LE PRÉSIDENT :

3920 Et cette politique dit à propos à l'augmentation de...

M. PIERRE LAFLAMME :

3925 Cette politique est basée un peu sur ce qu'on retrouve, comme a dit monsieur Yockell, ce qu'on retrouve un peu en moyenne à travers le monde. Elle est peut-être appelée à changer, mais le Ministère tient à, disons, avoir une méthode qui est conforme et ce qu'on retrouve ailleurs. C'est dans ce sens-là.

M. MICHEL MAILHOT :

3930 Monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

3935 Oui?

M. MICHEL MAILHOT :

3940 ... peut-être encore un petit aparté. C'est que je voudrais préciser que la politique du ministère des Transports n'a pas été approuvée par le ministère de l'Environnement. C'est une façon de faire qu'ils avaient depuis longtemps et qu'on a souvent discuté. L'avantage de cette politique, c'est de savoir c'est quoi qu'ils font. Donc, comme monsieur...

LE PRÉSIDENT :

3945 C'est une politique ministérielle, ce n'est pas une politique interministérielle.

M. MICHEL MAILHOT :

3950

C'est comme monsieur Dériger l'a mentionné tantôt en lisant que:

Pour un niveau sonore actuel entre 45 et 51 dB, l'augmentation du niveau sonore devra varier de 11 à 5 dB avant de générer un impact sonore significatif

11 dB de différence, c'est beaucoup. Je disais hier, c'est au moins 100 fois. Excusez...

3955

LE PRÉSIDENT :

C'est 10 fois.

3960

M. MICHEL MAILHOT :

Non, c'est 10 fois.

LE PRÉSIDENT :

3965

Non, non, c'est plus. On est en train de creuser notre tombe! La politique du ministère des Transports, c'est une politique du Ministère; elle est ministérielle, elle n'est pas interministérielle. Ce n'est pas une politique gouvernementale.

3970

M. PIERRE LAFLAMME :

Non, non, effectivement, c'est une politique ministérielle.

LE PRÉSIDENT :

3975

D'accord, ça va.

Ça va, monsieur?

M. MARIO DESBIENS :

3980

Une dernière question peut-être. J'ai des difficultés aussi avec comment on va faire pour vérifier. Là, on nous dit que c'est en 2011. Disons qu'on dit, lors du décret, qu'il y aura des vérifications. Je ne suis pas certain de ça, que c'est en 2011. Mais on calcule ça en débit/jour moyen/annuel. Donc, c'est sous-évalué par rapport à un jour de semaine, par exemple. Ils vont faire des mesures à ce moment-là pendant une semaine, puis ils vont ramener ça sur...
3985
comprenez-vous?

LE PRÉSIDENT :

3990

La méthodologie de la...

M. MARIO DESBIENS :

3995

Pour la vérification par rapport à la projection, on va vérifier dans le réel, mais on projette dans le...

LE PRÉSIDENT :

4000

On va demander au ministère de l'Environnement, qui souvent précise les conditions du décret, comment on peut faire que des conditions dans un décret puissent être suivies, surtout dans la question du bruit.

M. MICHEL MAILHOT :

4005

Bon, vous avez dans votre région l'avantage d'avoir eu deux décrets pour le même projet. Dans le premier décret, dans la section d'Aylmer, la condition du décret, c'était de ne pas dépasser un Leq 24 heures de 55 décibels. Donc, c'est assez facile, c'est précis, il s'agit d'aller...

4010

Ensuite, c'est peu importe si dans leur modèle mathématique, ils se sont trompés. Si jamais ils se sont trompés, bien, tant pis pour eux, parce que là on va le mesurer en temps réel. Donc, tout le monde pourra éventuellement prendre un sonomètre, s'installer puis le mesurer. Donc, ça, ça va un petit peu plus facilement.

4015

La condition du décret qui était dans celui qui concernait les voies encaissées, compte tenu qu'on avait de la difficulté avec l'étude de 1987 pour s'entendre les deux ministères sur, disons, un seuil à respecter et qu'eux-mêmes disaient que ce n'était pas un Leq 24 heures qui s'était présenté et qu'on pouvait s'attendre que ça dépasse de toute façon le 55 décibels déjà, on n'a pas pu faire ça, mettre un chiffre précis, donc on a demandé une étude additionnelle, qui n'a pas été faite, et de respecter donc les niveaux sonores.

4020

Admettons que l'étude additionnelle serait celle-ci, donc ils auraient à respecter les niveaux projetés. Évidemment, d'où l'importance d'avoir des données précises, le plus précises possible, parce que ça va être ça qui va servir de référence. Si on n'utilise pas une donnée précise comme 55 décibels, on peut bien dire, pourvu qu'il n'y ait pas de norme -- on pourrait dire que chez vous, ça va être 60 pour vous faire plaisir. Bien, si on ne fait pas ça avec un chiffre, évidemment il nous faut une cartographie ou des données de base assez précises pour pouvoir faire le suivi.

4025

4030

D'où X je reviens sur mes pattes, là, comme on dit X l'importance de l'étude actuelle; sinon, on va se retrouver à leur mettre un chiffre. Je ne suis pas sûr qu'ils voudraient l'avoir.

LE PRÉSIDENT :

4035

Ou bien, pour revenir dans la simulation, les données précises réelles de trafic, pour ensuite faire le calcul à travers le modèle. Est-ce que c'est faux comme raisonnement?

M. MICHEL MAILHOT :

4040

Bien, effectivement, si effectivement...

LE PRÉSIDENT :

4045

C'est faux? Merci.

M. MICHEL MAILHOT :

4050

Non, non, ce n'est pas faux.

M. JORDAN BELOVSKI :

Est-ce que je peux faire seulement une petite précision quand même?

4055

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, bien sûr.

M. JORDAN BELOVSKI :

4060

Quand même, on doit tenir compte que pour la projection de ces débits futurs dans un endroit où il n'existe rien, quand même on a utilisé le logiciel le plus sophistiqué, c'est-à-dire l'un des plus sophistiqués au monde. Alors des projections et des débits journaliers moyens annuels, je dirais que je ne pense pas, je n'imagine pas que quelqu'un peu donner plus précises que celles-ci que, nous, on a obtenues avec ce logiciel, n'importe qui qui essaie de trouver. Alors, il peut y avoir une marge de manoeuvre, mais il n'existe pas au monde quelque chose qui peut être fait plus précisément que ça dans un endroit où il n'existe rien.

4065

Il y a un couloir qui a été exproprié, c'est ça, et vous voulez savoir, demain, qu'il y aura deux voitures...

4070

LE PRÉSIDENT :

4075 Non, non, ce n'est pas ça. On réfléchit sur des conditions à mettre à un décret, qui permet ensuite de vérifier si les conditions étaient respectées. Alors, est-ce que vous avez une opinion, monsieur Laflamme ou monsieur Yockell? Non? Merci.

4080 Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent intervenir sur le bruit? Je suis encore sur le bruit.

M. MARIO DESBIENS :

4085 C'est bon. J'aurais d'autres questions, mais... donc, si jamais j'ai une autre question sur le bruit, je vais juste...

LE PRÉSIDENT :

4090 Oui, mais là, il y a quelqu'un déjà qui a levé la main aussi derrière vous. Alors, laissez votre chaise pour l'instant.

M. MARIO DESBIENS :

4095 Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

4100 Merci, monsieur.
Oui?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4105 Merci. Effectivement, c'est pour le bruit et je vais faire ça de façon très rapide, probablement des questions fermées pour éviter des réponses qui sont plus longues que ce qu'on veut vraiment savoir. Puis je vais avoir aussi des questions, un peu plus tard, générales.

LE PRÉSIDENT :

4110 Mais quand j'aurai fini sur le bruit.

M. STÉPHANE ROBERGE :

Oui, c'est ça. J'ai été mis au courant du processus, puis je vais m'y conformer.

4115 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que c'est une telle discussion, que je ne veux pas sortir de la question du bruit. Après ça, on verra.

4120 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

Puis j'ai tout mon temps. J'ai une gardienne pour la nuit.

4125 En ce qui concerne le bruit, le ministère des Transports a admis, dans sa réponse du 16 mars, que certaines données concernant la période nocturne sont absentes. Est-ce que le ministère des Transports a l'intention d'ajouter ces données-là ou non? Oui ou non, ça va être suffisant.

4130 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.
Monsieur Laflamme.

4135 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Un instant.

LE PRÉSIDENT :

4140 Très bien.

M. PIERRE LAFLAMME :

À quel endroit est-ce précisé?

4145

LE PRÉSIDENT :

À la page 16, je pense qu'il a dit.

4150 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

Non, la réponse du 16 mars, page 8, section 3, deuxième paragraphe.

4155 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

M. CLAUDE YOCKELL :

4160 Est-ce que monsieur nous dit que le Ministère a l'intention de fournir...

LE PRÉSIDENT :

4165 Il vous demande si vous avez l'intention de fournir...

M. PIERRE LAFLAMME :

Les données nocturnes.

4170 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Monsieur Laflamme va pouvoir répondre.

M. PIERRE LAFLAMME :

4175 Ce qui est stipulé ici, en tout cas, on n'a pas l'intention d'en fournir, à moins que le ministère de l'Environnement revienne à la charge puis nous l'exige absolument.

LE PRÉSIDENT :

4180 J'ai l'impression que ça ne tardera pas. La charge s'en vient, j'ai l'impression.
Est-ce que vous avez une réponse? Non? Un commentaire? Non? C'est oui ou non?
Vous l'avez demandé ou non?

4185 **M. MICHEL MAILHOT :**

Bien, jusqu'à nouvel ordre, monsieur le président, dans la directive du ministre, on demandait d'avoir des données.

4190 **LE PRÉSIDENT :**

Et ces données...

M. MICHEL MAILHOT :

4195 Jusqu'à date, ça n'a pas changé.

LE PRÉSIDENT :

4200

Quel est le temps de réponse d'une demande comme celle-là?

M. PIERRE LAFLAMME :

4205

On m'informe que ça nécessiterait quelques semaines, étant donné qu'il y a des calculs à faire, tout ça.

M. CLAUDE YOCKELL :

4210

Si je comprends bien, le Ministère nous demande de faire des simulations pour obtenir le niveau 22 h à 6 h. C'est bien ça? Pour faire ces choses-là, il faut faire les simulations, c'est-à-dire repartir le modèle mathématique, rentrer les données de circulation et refaire tous les calculs, avec le travail que ça implique.

4215

M. MICHEL MAILHOT :

4220

Effectivement qu'est-ce qui est demandé, c'est des isophones nocturnes (22 h X 6 h) et des données Neq 1 heure, donc 24 données dans le fond. On veut avoir la répartition en 1 heure, avoir un portrait d'un certain nombre de... effectivement, avoir un certain nombre de points représentatifs et ventiler le 24 heures en 1 heure, donc 24 1 heure.

LE PRÉSIDENT :

4225

On a eu ce débat-là tantôt, puis il me semble que monsieur Yockell a donné une réponse là-dessus. Voulez-vous répéter ce que vous avez dit précédemment?

M. CLAUDE YOCKELL :

4230

C'est possible de le faire, sauf que c'est un travail de moine, c'est-à-dire qu'il faut faire les simulations sur 24 heures différentes, puis être capable de sortir les chiffres à 24 heures, si je comprends bien monsieur Mailhot. C'est faisable, mais c'est du temps.

4235

Comme la cartographie de niveaux de 22 h à 6 h, c'est faisable aussi. Je ne dis pas que ce n'est pas faisable, mais ça va prendre... c'est le temps de travail que ça représente. C'est au moins deux semaines, au minimum deux semaines, surtout quand on parle de 24 heures. Là, je pense qu'on ne nous demande pas 24 cartes de 1 heure, par exemple?

M. MICHEL MAILHOT :

4240

Effectivement, ce n'est pas 24 cartes, là, sur les heures. C'est qu'on demande d'avoir les...

LE PRÉSIDENT :

4245

Le créneau 22 h - 6 h.

M. MICHEL MAILHOT :

4250

L'isophone, c'est sur le créneau 22 h à 6 h, mais on demande des données sous forme de tableaux ou graphiques de Neq 1 heure pour différents points représentatifs, pour permettre d'avoir une image correcte, que j'oserais dire, du secteur.

M. CLAUDE YOCKELL :

4255

Il faudrait nous spécifier à combien de points. Chose certaine, il faut *roder* le modèle mathématique au complet à chaque fois.

M. MICHEL MAILHOT :

4260

Possiblement que oui. Là, il faut rentrer les données en heure, puis il va sortir. Il s'agit de les rentrer, puis s'ils ont des données ventilées...

LE PRÉSIDENT :

4265

Oui, mais quand vous dites Neq 1 heure, vous voulez dire par rapport à un certain nombre de points. Vous pensez à l'école, par exemple, ou à...

M. MICHEL MAILHOT :

4270

Bien, c'est ça, les zones sensibles, les zones représentatives pour effectivement voir qu'est-ce qui peut en être, là.

4275

Comme je mentionnais tantôt, on a une situation qui est difficile. Parce qu'à la fois, dans la journée, il faudrait que ce ne soit pas trop fort pour l'école; puis à la fois, il faudrait que la soirée ne soit pas trop forte non plus pour les gens, pour qu'ils dorment. Donc, on est pris un peu en souricière, mais la réalité étant ce qu'elle est.

4280 **LE PRÉSIDENT :**

Je suspends l'audience cinq minutes. La Commission va essayer de réfléchir, merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

4285

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

4290

La Commission s'est réunie sur la question débattue et ce que nous allons faire est le suivant.

4295

C'est que la Commission estime que la demande posée par le ministère de l'Environnement est légitime. Donc, par ailleurs, sa formulation sur le bras comme ça, on n'y parviendra pas aisément. Alors, la Commission fera parvenir une lettre au promoteur disant ce que nous désirons avoir comme information complémentaire, dans le sens les isophones de 22 h à 6 h et de Neq 1 heure sur des lieux à déterminer.

4300

Alors, d'ici quelques jours, deux, trois jours, nous allons vous faire parvenir une lettre précisant notre demande là-dessus. Ça va?

M. PIERRE LAFLAMME :

4305

Est-ce que c'est une décision irrémédiable de la Commission?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4310

M. PIERRE LAFLAMME :

Parce que pendant la pause, on m'a informé que c'est un précédent, ça ne nous a jamais été demandé. Et j'aimerais bien savoir si le ministère de l'Environnement a déjà eu ces données-là pour d'autres projets routiers ici, au Québec.

4315

Parce que, étant donné que c'est un axe qui n'existe pas, ce n'est pas comme, exemple, améliorer le boulevard Notre-Dame à Montréal, étant donné que c'est un axe qui n'existe pas, c'est déjà très difficile d'avoir des données précises. On ne peut pas avoir des données.

4320

On peut simuler, on peut avoir une certaine précision pour un DJMA. Mais avoir une précision pour le Leq à chaque heure -- pour le nocturne, disons que ça va, mais pour le Leq à chaque heure, on ne sait pas quelle précision que ça va donner. Puis on pense que c'est un

4325 exercice qui est très complexe, qui est très lourd, puis on pense que, en tout cas, ça n'apportera rien. C'est le commentaire que je formule.

LE PRÉSIDENT :

4330 Oui, c'est un risque qu'on prend tout le monde, que ça ne donne rien. Mais le risque de ne pas le faire est pire, puisqu'on est dans une des choses qui constitue un des points clés de la discussion et de l'intégration sociale. Et c'est là que le type d'information qui est demandé nous semble être un type d'information qui est déterminant par rapport à des attentes fondamentales de la population à cet égard.

4335 Et pour cette raison-là, nous estimons que, oui, cela doit être fait. Et quant à la formulation, bien, nous allons y travailler pour faire que ce soit quelque chose qui puisse être clair et faisable. C'est notre décision. Donc, j'en prends le risque.

M. JORDAN BELOVSKI :

4340 Est-ce que je peux juste préciser que...

LE PRÉSIDENT :

4345 Non.

M. JORDAN BELOVSKI :

4350 ... que quand même, on part des grosses hypothèses ici. On part de la bonne volonté de certains urbanistes de désigner certains territoires pour certains types de développements. Et ces développements, est-ce qu'ils vont vraiment se réaliser dans le temps prévu? Est-ce qu'ils ne vont pas se réaliser? Qui peut? Est-ce que vous pouvez me répondre ou quelqu'un d'autre?

LE PRÉSIDENT :

4355 Non. On va vous faire parvenir notre demande, ça va, et c'est notre décision.

M. JORDAN BELOVSKI :

4360 Ce que je veux juste...

LE PRÉSIDENT :

4365 Non, non, ça va, monsieur. J'ai compris et c'est non.

Alors, monsieur Roberge.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4370

Merci, monsieur le président. D'ailleurs, j'en profiterais pour suggérer peut-être la même approche en ce qui concerne les points qui sont hors d'ordre là, mais que j'ai passés précédemment, sur la justification du projet et les solutions de rechange et l'examen des aménagements connexes qui sont pertinents au dossier. C'est des points que, vous pourrez

4375 voir, mon intervention deux soirs traitait de ces choses-là et il s'agirait peut-être de voir avec Environnement Québec qu'est-ce que ça implique et...

LE PRÉSIDENT :

4380

Pour l'instant, notre décision porte strictement sur le bruit et sur les demandes. Ça va?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4385

Je fais juste faire le lien avec...

LE PRÉSIDENT :

Oui. C'est bien.

4390

M. STÉPHANE ROBERGE :

Ce n'est pas la première lacune que j'identifie.

4395

La même question au niveau de Transports Québec. Dans les réponses du 14 mars, on disait que:

En-deçà de 55 dB(A), le MTQ, comme beaucoup d'autres organismes fédéraux ou provinciaux, considère que le bruit résultant de la circulation sur une période de 24 heures est acceptable. C'est pour cette raison que les isophones inférieurs à 55 dB(A) ne sont pas tracés.

4400

Est-ce que c'est toujours la position du Ministère, au moment où on se parle, ou...

LE PRÉSIDENT :

Dans l'échange qu'on a eu ce soir, c'était oui.

4405

M. STÉPHANE ROBERGE :

4410 Il y a un aspect qui est indiqué dans les précisions du ministère de l'Environnement, page 5, section 3, quatrième paragraphe, pour ceux qui veulent les consulter. C'est qu'on demande des précisions sur la variabilité des résultats en fonction de la faisabilité de la répartition du trafic lourd...

LE PRÉSIDENT :

4415 Ralentissez le rythme un peu, oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4420 ... qui s'avèrent aussi nécessaires. Finalement, on réfère au 40X60.

4425 Un peu dans la même veine que monsieur Desbiens avant moi, il y a des marges d'erreur décidément sur ces choses-là. Et ce que j'aimerais savoir, c'est est-ce qu'on a calculé qu'est-ce que ça veut dire, en termes de mesure d'atténuation, si on a 5 % d'erreur, si on a 10 % d'erreur?

4430 Je pense que ce serait peut-être vraisemblable, ce serait peut-être raisonnable de regarder qu'est-ce que ça veut dire si, au lieu d'être 40X60, c'est 50X50 ou l'inverse, 60X40. Parce que présentement, les scénarios qui ont été étudiés, c'est 100X0, 0X100, 60X40. Mais autour de 60X40, je pense que c'est... surtout qu'on n'a pas de...

4435 Comme on a pu le comprendre, le décret va être extrêmement important pour mettre un chiffre précis. Mais dans l'optique d'informer ce débat-là, qui reste à prendre place, il faudrait avoir une indication de calculer le 50X50 puis le 60X40.

LE PRÉSIDENT :

4440 Quelle est la marge d'erreur là-dessus? On a eu déjà ces discussions-là. Monsieur Yockell, s'il vous plaît.

M. CLAUDE YOCKELL :

4445 Si on se fie aux chiffres qui ont été fournis pour 100 % de véhicules lourds et 40 % de véhicules lourds, l'écart de bruit est de 2 décibels. Donc, je ne pense pas que -- le 15 % de variation va jouer simplement de quelques dixièmes de décibels, ce qui serait absolument imperceptible dans un milieu de bruit fluctuant.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

4450

M. STÉPHANE ROBERGE :

4455

Merci. Comme l'indique les précisions du ministère de l'Environnement, page 4, section 3, dernier paragraphe, on indique que l'évaluation des impacts du projet, le MTQ a utilisé 17 sites de référence. Et c'est ça, il y en a seulement deux qui ont fait l'objet d'un véritable échantillonnage, je pense qu'on réfère au 24 heures.

4460

Est-ce qu'il y a d'autres types d'échantillonnage de sites de référence qui vont être rajoutés? Est-ce qu'il y a eu des engagements dans ce sens-là ou est-ce qu'on en a un qui s'en vient, ou ce soir?

Je peux répéter la question?

4465

LE PRÉSIDENT :

Je ne comprends pas, excusez.

4470

M. STÉPHANE ROBERGE :

Présentement, à moins qu'il y ait une erreur dans les précisions du ministère de l'Environnement, il y a 17 sites de référence pour évaluer les impacts du bruit. Et le ministère de l'Environnement, qui est un peu l'organisme sur lequel on se fie pour nous informer de certaines des lacunes, indique que: *Le résultat des évaluations et les mesures d'atténuation sont donc questionnables.*

4475

J'aimerais savoir s'il y a eu un changement de position soit du ministère de l'Environnement ou si Transports Québec va ajouter des sites de référence. C'est de savoir: est-ce qu'il y a eu une évolution ou est-ce qu'il va avoir une évolution sur ce questionnement-là? Est-ce qu'il va y avoir une mise à niveau d'un côté comme de l'autre.

4480

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Yockell.

4485

M. CLAUDE YOCKELL :

4490

Le but des 17 sites, c'était de montrer aux gens, qui restent aux premières rangées d'habitation, les niveaux et les mesures d'atténuation qui pourraient régner vis-à-vis eux à peu près et avoir un échantillonnage assez bien réparti le long du projet. Je pense que l'échantillonnage qui est là représente bien l'ensemble de l'étendue du projet et je ne vois pas la pertinence d'ajouter d'autres sites.

LE PRÉSIDENT :

4495 Très bien, merci.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4500 Ensuite, j'aimerais avoir l'opinion de madame Carole Légaré un petit peu sur le bruit et c'est quoi les populations à risque en ce qui concerne le bruit. Est-ce qu'il y a des populations qui sont plus sensibles sur le bruit?

LE PRÉSIDENT :

4505 Madame Légaré a déjà donné une première réponse sur ce sujet-là ce soir, mais on peut reprendre notamment du côté des personnes sensibles.

Mme CAROLE LÉGARÉ :

4510 Alors, effectivement, il y a des groupes de personnes qui sont considérés plus à risque. Alors, il s'agit des jeunes enfants, étant donné qu'ils sont dans une période où ils doivent apprendre à parler, et pour apprendre à parler, on doit bien entendre; les personnes âgées, parce que l'ouïe diminue graduellement avec l'âge; les personnes qui effectivement pour d'autres raisons affichent déjà une perte auditive. Et ça peut aussi incommoder les personnes
4515 qui doivent effectuer un travail intellectuel très complexe, dans le sens qu'ils sont dérangés par le bruit.

LE PRÉSIDENT :

4520 Le premier exemple, c'est un président de commission! Très bien.
Oui?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4525 C'est ça, ça a été clarifié effectivement que la politique du MTQ sur le bruit est une politique ministérielle et non pas interministérielle.

LE PRÉSIDENT :

4530 Oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4535 Un document comme ça, qui semble se prétendre le moins scientifique, doit avoir une revue par des pairs. C'est l'approche scientifique. Quelle revue des pairs cette politique-là a eue, si elle ne l'a pas eue au niveau interministériel?

LE PRÉSIDENT :

4540 Alors, je vais vous la poser en deux sens. Est-ce que dans la construction de cette politique, il y a eu des consultations? Et d'une manière scientifique, est-ce qu'il y a eu une révision de la politique par un comité scientifique.

M. PIERRE LAFLAMME :

4545 À ma connaissance, non, mais il faudrait que je m'informe auprès des experts du Ministère, tels Lyne Gamache ou Bernard Hétu.

LE PRÉSIDENT :

4550 Très bien, merci.
 Oui?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4555 Est-ce qu'on peut présumer que, sauf avis contraire, la réponse, c'est qu'il n'y a eu aucune revue par les pairs?

LE PRÉSIDENT :

4560 Non, on ne peut pas conclure. On va conclure qu'il doit vérifier auprès de madame Gamache et me donner la réponse à cette information.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4565 Et ce sera des choses qui vont être déposées?

LE PRÉSIDENT :

4570 Naturellement.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4575 Parfait, ça répond à ma question. Monsieur Laflamme a indiqué que le... parce que,
c'est ça, des fois il y a comme des, c'est un peu regrettable, il y a des fois un petit peu des
procès d'intention dans ces dossiers-là avec l'histoire, finalement, l'historique du dossier. Et
vous avez indiqué, je pense à propos, que l'intention, c'est d'avoir le bon chiffre parce que là,
vous avez une politique, puis vous ne voulez pas défaire vos mesures d'organisation ou tout
4580 chambarder.

Est-ce que vous pourriez me répéter ce que la politique indique. Parce que la politique
indique... il y a deux niveaux d'intervention de la politique. Il y a un niveau nouveau projet et il y
a un niveau ce que j'appellerais, avec mes mathématiques de non-mathématicien, l'écart type
4585 finalement. Il y a comme un genre de...

Par exemple, si la politique déclenche à 55 dB, avant d'avoir un aménagement pour un
scénario qui est à 55 dB, il faut que ça monte de 3 dB, 4 dB.

4590 **LE PRÉSIDENT :**

De 3 dB.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4595 Je ne suis pas assez clair?

LE PRÉSIDENT :

4600 Oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4605 D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

Remarquez que cette réponse-là, je pense que vous l'avez dans la politique.

4610 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

Oui, mais c'est comme tellement compliqué ces affaires-là que, on a les experts, et on
en profite. Puis je pense qu'il n'est même pas déposé, d'ailleurs, le document.

4615 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, oui, il est déposé.

Oui, monsieur Yockell?

4620 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Effectivement, dans la méthodologie du ministère des Transports, il y a deux approches méthodologiques: une pour une nouvelle infrastructure, puis une pour une infrastructure existante.

4625

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

4630 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Et je crois que le document répond bien à la question, lorsqu'on parle d'une infrastructure existante, l'approche méthodologique vise un correctif pour des niveaux de bruit supérieurs à 65, alors que pour une nouvelle infrastructure, la référence est 55 décibels mais, aussi, l'impact créé versus le niveau de bruit existant déjà dans le milieu. Et tout se détermine en fonction de telle façon à conserver les impacts faibles.

4635

LE PRÉSIDENT :

4640

Très bien. Et, cette mesure-là, c'est une mesure de 3 décibels, je pense.

M. CLAUDE YOCKELL :

4645

Non. Ça dépend du niveau de bruit. Tout est en fonction du tableau de référence qui est contenu dans...

LE PRÉSIDENT :

4650

Le tableau de référence et l'augmentation par rapport au tableau de référence.

Ça va?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4655

Oui. Merci. C'est tout en ce qui concerne le bruit.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

4660

M. STÉPHANE ROBERGE :

En tout cas, j'attends votre indication pour le reste.

4665

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur, à gauche, rappelez-moi votre nom?

M. MARC BUREAU :

4670

Marc Bureau.

LE PRÉSIDENT :

4675

Marc Bureau.

M. MARC BUREAU :

4680

Monsieur le président, je suis très heureux de la directive que vous avez donnée, parce que dans la plupart des pays européens, si vous regardez, il ne faut pas fouiller très très loin, On fouille sur le site de l'Organisation mondiale de la santé, on a des normes en Europe et où il faut surtout mesurer le bruit, c'est la nuit. C'est la période entre 22 h à 6 h le matin, c'est là que c'est le plus important. Et on a des normes aussi sur le bruit, maintenant, dans les pays européens.

4685

Et, je trouve ça aberrant, dans un des documents qu'ils disent que mesurer ça comme ça, ça coûte très cher. Et, j'aimerais demander à madame Légaré si elle connaît l'effet, comment ça coûte au département de la santé le bruit routier.

4690

LE PRÉSIDENT :

Si elle est capable de répondre à ça, elle est bien généreuse.

Alors, madame?

4695

Mme CAROLE LÉGARÉ :

4700 Je n'ai pas de chiffres exacts mais je pourrais faire des recherches pour tenter d'en trouver. Mais, effectivement, le bruit, c'est reconnu comme un problème très coûteux dans le monde mais pas juste au niveau environnemental, beaucoup au niveau de la santé au travail.

4705 Mais effectivement, comme monsieur Bureau mentionne, pour nous, des isophones nocturnes, c'est important, parce que les troubles du sommeil associés au bruit, c'est à peu près l'effet majeur du bruit communautaire, ça entraîne une perturbation au niveau du sommeil, difficulté à s'endormir, des réveils fréquents surtout associés aux pointes de bruit, des modifications de la profondeur du sommeil. Et, tout ça, ça entraîne également des répercussions secondaires, le lendemain, où les gens ont une augmentation de la fatigue, diminution de leur performance au travail, une diminution de sensation de bien-être en général.

4710 Et si le bruit a dérangé quelqu'un durant la nuit, le lendemain, la personne va se sentir plus susceptible aux effets du bruit.

On sait aussi que ça peut engendrer une consommation plus importante de somnifères et, encore là, amener des changements de comportement comme de fermer les fenêtres, porter des bouchons, des protecteurs auditifs, pour la nuit.

4715

On peut s'habituer à la question des pointes de bruit la nuit et venir à se réveiller moins souvent avec le temps, mais on ne s'habitue pas aux effets secondaires qu'on vit le lendemain d'une mauvaise nuit de sommeil. Et, il y a des limites de référence qui ont été proposées par plusieurs organismes dont l'Organisation mondiale de la santé qui recommande qu'il n'y ait pas de niveau nocturne -- on dit 45 décibels dehors ou 30 décibels dans la chambre à coucher pour assurer une bonne nuit de sommeil en évitant les pointes de plus de 45 décibels à l'intérieur de la chambre à coucher pour éviter les réveils.

4720

4725 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Bureau?

4730 **M. MARC BUREAU :**

Monsieur le président, je veux juste vous dire que dans beaucoup de pays européens, le calcul a été fait et si je mettais ça juste à la moitié de ce que ça coûte dans les pays européens, comme en Suisse, on a fait le calcul, et juste pour la Ville de Hull, les coûts de la santé juste reliés aux bruits routiers, c'est 2 M\$ par année à la Ville de Hull.

4735

LE PRÉSIDENT :

4740 C'est un calcul que vous-même vous avez établi?

M. MARC BUREAU :

4745 Oui. Puis en descendant la norme de moitié de ce que c'est en Europe. Puis je pense que c'est une préoccupation qu'on devra avoir, puis je suis content de voir que le ministère de l'Environnement l'a, cette préoccupation-là, ce soir. Parce que c'est des coûts, je pense, qui sont reliés à une route, puis dont il faudra peut-être dorénavant tenir compte.

4750 Et c'est très préoccupant, parce que je sympathise beaucoup avec les gens de Saint-Raymond. Et, d'ailleurs, ça fait, je pense, dix ou douze ans qu'on a construit le prolongement de l'axe Saint-Raymond et ça fait longtemps que les gens, en bordure de cet axe-là, particulièrement ce qu'on appelle le secteur des Fées, demandent des mesures d'atténuation. Et, moi, je suis très inquiet. Parce que si on dépassait le seuil du niveau de bruit, je me demande combien de temps ça prendrait au ministère des Transports à apporter les correctifs.

4755 Ça fait plus de dix ans que ça existe sur Saint-Raymond, que les gens veulent des mesures d'atténuation et elles ne sont pas là.

Et, aussi, on a bien dit dans ces audiences qu'on avait des grandes possibilités d'élargir éventuellement à cinq ou six voies et il n'y a rien dans les études présentement qui a mesuré le bruit si on élargit ça à cinq et à six voies.

4760

LE PRÉSIDENT :

4765 Très bien. Avez-vous une deuxième question?

M. PIERRE LAFLAMME :

4770 Une petite information, monsieur le président, concernant les gens qui demeurent sur Saint-Raymond, en bordure, dans le secteur du Lac-des-Fées. On avait un suivi à faire suite à un décret, puis il y a des relevés qui ont été pris et puis il y a des mesures qui vont être -- le Ministère va devoir se conformer et puis implanter des mesures pour réduire le bruit à ces gens-là.

LE PRÉSIDENT :

4775 Merci. Évidemment, on n'a pas pour examen de faire Saint-Raymond mais c'est une information intéressante.

Oui, monsieur Bureau?

4780 **M. MARC BUREAU :**

Puis je pense que quand on construit des routes, il y a des mesures de bruit, il ne faut pas attendre dix ans avant de mettre les mesures d'atténuation.

4785 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va.

M. MARC BUREAU :

4790

Moi, en tout cas, le bruit, je savais que c'était un élément, je pense que c'est un élément très, très important dans le dossier et je pense qu'il va falloir trouver des solutions, puis c'est important d'assurer une qualité de vie. C'est important que la route se fasse aussi pour ne pas compromettre le développement économique, mais je pense qu'il faut tenir compte des gens qui vivent dans ces quartiers-là. Et je ne voudrais pas faire les erreurs qu'on a faites sur Saint-Raymond et que les gens des quartiers visés...

4795

Et puis, je voudrais savoir si le ministère des Transports peut me garantir, si on devait élargir la route, si ça prendrait des audiences et si ça serait considéré comme un nouveau projet.

4800

M. PIERRE LAFLAMME :

Je pense que lorsqu'on veut élargir une route, il faut obtenir les approbations du ministère de l'Environnement et puis, dans ce cas-là, encore du fédéral. Ça fait que je pense que le ministère de l'Environnement, il peut vous répondre.

4805

LE PRÉSIDENT :

On peut toujours fabuler sur le plaisir de se retrouver à ce nouvel examen, tous ensemble. Un commentaire, monsieur Mailhot?

4810

M. MICHEL MAILHOT :

Oui, monsieur le président. Ce n'est pas aussi simple que ça a l'air.

4815

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

4820

M. MICHEL MAILHOT :

4825 Effectivement, ce n'est pas certain qu'un élargissement serait assujéti à une nouvelle étude d'impact.

LE PRÉSIDENT :

4830 Parce qu'il n'y aurait pas de modification de l'emprise.

M. MICHEL MAILHOT :

C'est ça.

4835 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. MICHEL MAILHOT :

4840 S'il n'y a pas modification d'emprise, ça pourrait être -- parce que je me suis posé la question en m'en venant aussi, et je n'ai pas de réponse claire, nette et précise. Évidemment, si c'est juste en 2011, ça ne sera peut-être pas moi qui sera le chargé de projet et peut-être la réglementation va avoir changé, de toute façon.

4845 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Monsieur Bureau?

4850 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Monsieur le président, en tout cas, pour nous, plus que quatre voies, plus que 35 mètres, plus qu'un kilomètre, c'est une étude d'impact.

4855 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça, c'est la meilleure que j'ai vue. Veuillez l'enregistrer tout le monde. Le ministère de l'Environnement n'est pas sûr que ça serait soumis et le ministère des Transports certifie que ça serait soumis. Alors, parfait.

4860 Monsieur Bureau?

M. MARC BUREAU :

4865 Bien, je pense que c'est drôle, puis ce n'est pas drôle.

LE PRÉSIDENT :

4870 Non, non. Ça va. Correct. C'est juste parce qu'on est fatigué, puis qu'il faut avancer.

M. MARC BUREAU :

4875 Je demanderais une garantie au ministère des Transports ou au promoteur que cette possibilité-là, que si on transforme ça en un élargissement, que j'aie une garantie ce soir, ou que la Commission ait une garantie que ça va prendre des nouvelles études.

LE PRÉSIDENT :

4880 Vous pouvez le demander mais personne peut vous le garantir.

M. PIERRE LAFLAMME :

À mon avis, ça va dépendre de la législation.

4885 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

M. PIERRE LAFLAMME :

4890 En 2010, 2020, 2030. On ne sait pas.

LE PRÉSIDENT :

4895 Les législations peuvent changer, c'est vrai selon toute vraisemblance, mais personne peut vous donner ça parce que les société changent. Ça va?

M. MARC BUREAU :

4900 Oui. Juste une autre petite question technique qui n'a pas été répondue. Je voudrais savoir les tests de son, à quelle distance des façades ils ont été pris?

LE PRÉSIDENT :

4905

J'imagine que c'est dans l'étude d'impact.

M. CLAUDE YOCKELL :

4910

Pour faire des tests de son, il faut toujours être au moins à 1 mètre minimum de ces façades, idéalement 3 mètres pour éviter les réflexions du bruit qui pourraient venir l'influencer, même augmenter le niveau de bruit, réflexions sur les façades. Et à 3.5 mètres de toute voie de circulation. C'est la règle habituelle.

4915

LE PRÉSIDENT :

Vous avez deux paramètres, donc. Très bien. Ça va?

M. MARC BUREAU :

4920

Oui.

LE PRÉSIDENT :

4925

Merci.

Madame?

Mme DIANE THIBODEAU :

4930

Diane Thibodeau. J'ai fait une intervention tôt cette semaine mais ce petit dépliant vient me confirmer mes craintes. À la page 11, on parle du niveau sonore B qui semble plus élevé que celui de A. On indique dans l'image, 90 kilomètres/heure versus 25 kilomètres/heure.

4935

Alors, ma question, c'est je sais qu'on a...

LE PRÉSIDENT :

À quelle page êtes-vous?

4940

Mme DIANE THIBODEAU :

Page 11.

4945 **LE PRÉSIDENT :**

Page 11 du petit guide, oui.

4950 **Mme DIANE THIBODEAU :**

Du petit guide *Mieux s'entendre avec le bruit routier*. C'est très bien fait. Alors, ma question est la suivante. Je suis venue parler, au début de la semaine, du secteur Jardins Taché et Jardins Mackenzie-King.

4955 **LE PRÉSIDENT :**

C'est vrai, oui.

4960 **Mme DIANE THIBODEAU :**

La rue Gendron, mettons il y a une maison au 54, Gendron. Je n'y habite pas là, ça me semble très près de l'autoroute, à 300 mètres ou à peu près, d'après le calcul, d'après cette carte. On parle de 90 kilomètres/heure dans le Parc de la Gatineau. Or, on n'a fait aucune étude sur le bruit, c'est très inquiétant. On va peut-être me répondre qu'il y a des arbres mais l'hiver, il n'y a pas de feuilles dans les arbres, puis on a fait beaucoup aussi de ravage lorsqu'on a agrandi le centre de détention.

4970 Alors, j'aimerais savoir s'il va y avoir quelque chose de fait, ne serait-ce que penser de diminuer la vitesse à 60 kilomètres, étant donné qu'une fois que les voitures auront passé l'axe X je dis bien pas l'autoroute mais l'axe McConnell/Laramée X au carrefour, ils vont être très frustrés et rendus à la vitesse de 90, on peut s'attendre à, je ne veux pas spéculer mais probablement à du 120 kilomètres.

4975 Alors, c'est ma question. J'aimerais, premièrement, qu'on repense le 90 kilomètres/heure, le descendre à 60 pour espérer avoir 70, puis aussi qu'on fasse une étude sur le bruit. Le centre de détention, je ne pense pas qu'il y ait de problème, les prisonniers ne vont pas s'en plaindre, mais il y a des résidents très près aussi.

4980 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Yockell.

M. CLAUDE YOCKELL :

4985

L'étude en question est faite et contenue au rapport d'étude d'impact, à la figure -- on a les isocontours à la figure 7.1, puis les calculs ont été faits avec une vitesse de 90 kilomètres/heure.

4990

LE PRÉSIDENT :

Et, ça donne quoi comme isophone?

M. CLAUDE YOCKELL :

4995

Ça nous donne un niveau de 55 qui ne dépasse pas 120 mètres. Il n'y a aucune zone habitée qui est affectée.

LE PRÉSIDENT :

5000

Et, donc, vous estimez qu'au 54, Gendron, il n'y aurait pas de modification du climat sonore?

M. CLAUDE YOCKELL :

5005

Je ne sais pas où est la rue... vous êtes à 300 mètres? À 300 mètres, il ne devrait pas y avoir aucune modification du climat sonore.

LE PRÉSIDENT :

5010

Très bien.

M. CLAUDE YOCKELL :

5015

La rue Gendron est située exactement où?

LE PRÉSIDENT :

5020

Je ne sais pas, monsieur. En allant vers les Jardins Taché, j'imagine. Donc, un peu au sud. Vers la direction sud, dans la petite enclave vers Alexandre-Taché.

M. CLAUDE YOCKELL :

5025

Je peux vous dire qu'il n'y aura pas d'augmentation de bruit à cet emplacement-là.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

5030 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Compte tenu du milieu, de la configuration des voies, je peux vous l'affirmer.

LE PRÉSIDENT :

5035

Ça va. Merci.

Pour ce qui est du kilométrage, vous savez que la Commission de la Capitale nationale a demandé 70 kilomètres/heure dans le parc et le Ministère a donné un certain nombre de réponses là-dessus.

5040

Mme DIANE THIBODEAU :

Je vous remercie.

5045 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous en prie, madame.

Mme DIANE THIBODEAU :

5050

C'est que c'est relatif, le bruit. Passer de 0 à 50 décibels, c'est beaucoup. Merci.

LE PRÉSIDENT :

5055

Merci, madame.

Oui, monsieur?

M. PATRICE MARTIN :

5060

Patrice Martin. Premièrement, j'aimerais un petit peu revenir sur des petites choses qui ont été dites, ce soir.

5065

On a de plus en plus l'impression que le problème avec les analyses et les études qui ont été faites n'est pas tant dans la façon de colliger l'information ou d'aller chercher les données mais dans la façon de la présenter. On a décerné quelques lacunes, ce soir et hier aussi, en ce qui a trait aux carrefours giratoires.

On a vu qu'on avait des études qui nous invitaient à comparer de niveaux d'accidents, puis tout ça, mais qu'on ne pouvait pas vraiment comparer. Puis, aujourd'hui, la même chose.

5070 À un moment donné, monsieur Desbiens disait qu'on devait comparer un écart avec une moyenne; donc, on parle de pommes et d'oranges.

Donc, c'est un petit peu désolant qu'avec le niveau de connaissance qui, sans doute, siège au Ministère, qu'on n'ait pas pu donner des informations plus justes.

5075

LE PRÉSIDENT :

Mais ça sert à ça aussi, en partie, une audience, voyez-vous?

5080

M. PATRICE MARTIN :

Oui. Nous vous espérons depuis longtemps, d'ailleurs. Ce que j'aimerais peut-être faire aussi, puis ça, je sais que ça a été dans certaines études, puis à un moment donné toutes ces études-là deviennent un petit peu floues dans mon esprit, l'analyse de valeur, l'étude d'impact, tout ça. Je ne sais plus vraiment qu'est-ce qui a été dit, où. Mais j'aimerais que -- là, il y a un lien direct qui est fait entre des carrefours giratoires, le transport lourd, les murs antibruit et l'acceptabilité des niveaux de bruit pour la communauté. Donc, si je comprends bien, il y a ces trois données-là. On peut jouer avec ces trois données-là pour changer le niveau de bruit, outre, évidemment, changer la vitesse et tout ça.

5090

J'aimerais qu'on décrive un petit peu le scénario de ce qui va être fait dans l'éventualité où les niveaux de bruit dépasseraient, disons, de 2, 4 ou 6 ce qui est prévu. Donc, qu'est-ce qui serait fait en premier? C'est-à-dire, lorsqu'on jugerait que le niveau n'est plus acceptable, quelle serait la première mesure d'atténuation de bruit à faire? Et si cela ne fonctionnait pas, quelle serait la prochaine et, ainsi de suite.

5095

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Laflamme.

5100

M. PIERRE LAFLAMME :

Il est certain que pour construire, ça prend des autorisations environnementales. Ces autorisations-là sont toujours, disons il y a toujours des conditions qui s'y appliquent. On va devoir respecter ces conditions-là et puis on va soumettre nos rapports au ministère de l'Environnement.

5105

Mais je ne peux pas vous répondre, dire tout de suite, si ça dépasse de 6 ou de 10 décibels, qu'est-ce qu'on va faire? On ne sait pas la cause. Est-ce que ça va être 40-60? Ça va être 60-40? Est-ce qu'on va enlever des camions en partie? Est-ce qu'on va remonter les écrans? Je ne le sais pas. Il faut attendre. Pour l'instant, on suit les conditions, puis on va attendre. On va analyser les mesures dans le temps.

5110

LE PRÉSIDENT :

5115

Donc, il n'y a pas de scénario et de séquence préétablis. Il y aura simplement une analyse des causes, à ce moment-là.

M. PIERRE LAFLAMME :

5120

Puis il faut se conformer à l'Environnement. Aux conditions du décret, je veux dire.

M. PATRICE MARTIN :

5125

Est-ce qu'il y aurait moyen, on a parlé beaucoup de modèle mathématique et tout ça, est-ce qu'il y aurait moyen de savoir à quel degré ils sont... bon, là, je ne veux pas utiliser de mot comme *faux*, *véridique*, *vrai*, parce que là, il y a toute une terminologie, mais à quel point, par le passé, dans vos prévisions, vous êtes arrivés juste? Est-ce qu'il faut que vous réajustiez le tir assez souvent avec ces modèles-là?

5130

M. CLAUDE YOCKELL :

Monsieur le président?

5135

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. CLAUDE YOCKELL :

5140

Je peux vous dire que si on se fie à la proximité des résultats obtenus par calculs, avec les niveaux de bruit relevés, on arrive toujours dans un degré de précision de plus ou moins 2. Et sans traficoter. Il n'est pas question de traficoter le modèle. On arrive toujours dans un degré de précision de plus ou moins 2 décibels. Et à peu près tous les logiciels que je connais ou que j'ai eu l'occasion d'utiliser, arrivent à peu près là-dedans. Je pense que c'est quand même des modèles qui sont précis.

5145

LE PRÉSIDENT :

5150

Toujours dans le domaine de bruit.

M. CLAUDE YOCKELL :

5155

Toujours dans le domaine du bruit, évidemment. Je ne mêle pas d'autre domaine que le mien.

LE PRÉSIDENT :

Non, non.

5160

M. CLAUDE YOCKELL :

Mais dans les modèles qu'on a utilisés pour le trafic routier à date, on arrive toujours à peu près dans cette marge de manoeuvre-là, ou d'erreur-là, si vous voulez, puis sans même ajuster, sans même faire de calibration, que je pense que ce sont quand même des modèles assez fiables.

5165

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Ça va? Merci.

Bonjour!

5170

M. DOMINIQUE CHARRON :

J'ai une question qui est technique, assez courte, je pense. C'est au niveau de la génération des isophones, de la situation du climat sonore. Je voudrais clarifier, pour moi, en tout cas, ce n'est vraiment pas clair encore la relation qu'il y a entre les relevés qu'on fait et la simulation. On dit que ça sert à calibrer et je ne comprends pas tout à fait dans quel sens. Parce qu'on a entendu des choses qui sont compatibles avec deux hypothèses dans mon esprit.

5175

5180

LE PRÉSIDENT :

Donnez-moi les deux hypothèses de votre esprit, puis on va les nettoyer.

5185

M. DOMINIQUE CHARRON :

Alors, je veux savoir si les relevés, en fait, servent simplement à tester la vraisemblance du modèle, donc de la simulation, ou si les données, donc, les données ici des relevés servent, si on veut, à nourrir la simulation. Si c'est un *input* dans le modèle ou si c'est simplement des données externes, dans le fond, qui servent à tester tout simplement la vraisemblance. À savoir, quand on fait un modèle, on se dit: *Aux confins de notre isophone, ça donne ça et, effectivement, dans la vraie vie, il y a ça à ces points-là.+ C'est ma question.

5190

5195

M. CLAUDE YOCKELL :

La première réponse de monsieur est la bonne. C'est pour vérifier la vraisemblance de la précision du résultat de calcul. C'est le but. Ce n'est pas pour...

5200 **LE PRÉSIDENT :**

Ça ne nourrit pas.

5205 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Ça ne nourrit pas le modèle.

LE PRÉSIDENT :

5210 De sorte qu'une erreur de mesure n'amène pas une erreur de modélisation.

M. CLAUDE YOCKELL :

Exactement.

5215

M. DOMINIQUE CHARRON :

Je suis non seulement satisfait mais rassuré.

5220 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. DOMINIQUE CHARRON :

5225

Merci.

LE PRÉSIDENT :

5230 Madame?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

5235 J'ai une petite question. On se compare beaucoup à Saint-Raymond, 40-60. Dans le temps, il y a dix, douze, quinze ans, je ne suis pas sûre de la date, est-ce qu'on avait prévu un décibel, à ce moment-là?

LE PRÉSIDENT :

5240

Pour?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

5245

L'axe, le boulevard Saint-Raymond, en ajoutant le transport lourd.

M. PIERRE LAFLAMME :

5250 La seule partie qui était prévue, c'est la partie qui a été reconstruite au-delà de la Cité des Jeunes en allant vers chemin de la Montagne, puis boulevard Taché. Le Saint-Raymond actuel, c'était même une route de juridiction municipale.

LE PRÉSIDENT :

5255

Donc, il n'y a pas eu d'examen, donc, il n'y a pas eu de projection pour la partie Saint-Raymond. Quand on est passé au camionnage ou quand l'accentuation du trafic s'est produit. C'est ça que vous voulez savoir?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

5260

Bien, alors, dans ce cas-là, s'il n'y a pas eu d'étude sur Saint-Raymond, dans la nouvelle partie qu'ils ont rajoutée, est-ce qu'il y a eu une étude de faite pour savoir combien qu'il y aurait de décibels, à ce moment-là, à cet endroit-là.

5265

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Laflamme.

M. PIERRE LAFLAMME :

5270

Bien, c'est ce que j'ai dit un peu tout à l'heure. Il y a eu une étude qui a été faite. Quand on a construit ça, le décret était assorti de conditions. On a refait des comptages, des mesures de bruit et puis pour respecter les conditions du décret, il va falloir intervenir vis-à-vis la hauteur du développement du Lac-des-Fées, il va falloir intervenir puis faire une mesure d'atténuation contre le bruit pour respecter le décret.

5275

LE PRÉSIDENT :

5280 Est-ce qu'à ce moment-là, il y avait eu des prédictions de votre part sur les niveaux estimés à venir? C'est ça que madame veut savoir, s'il y a eu une marge d'erreur.

M. PIERRE LAFLAMME :

5285 Monsieur Yves Boutin va répondre à cette question.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

5290 **M. YVES BOUTIN :**

Bonsoir, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

5295 Bonsoir, monsieur Boutin!

M. YVES BOUTIN :

5300 Au niveau du décret sur Saint-Raymond, c'était en 1987 et c'était le début, si on veut, de l'intéressement au niveau du bruit. Le ministère de l'Environnement a mis aucune condition dans le décret spécifiquement sur le bruit concernant Saint-Raymond. La condition était plus un engagement du Ministère dans les études déposées. Et les conditions qui ont été mises à l'époque, c'était d'éviter le milieu humide de Saint-Raymond, ce qui a fait un rapprochement au
5305 niveau des résidences, qui a maintenant un impact sur le bruit.

La condition, qui était l'engagement du Ministère à l'époque, n'était pas très claire et, là, le Ministère a fait les suivis et a remarqué que les conditions n'étaient pas remplies et on va actuellement construire un mur antibruit dans le secteur Saint-Raymond.

5310

LE PRÉSIDENT :

Il n'y avait pas eu de processus prédictif de votre part sur les bruits à venir.

5315

M. YVES BOUTIN :

5320 Il y avait eu un processus, sauf qu'il n'y avait aucune norme d'établie. Il y a le 55
décibels qui a été sorti, établi. Et une des recommandations du BAPE à cette époque-là, c'était
que le ministère des Transports se développe une politique sur le bruit.

LE PRÉSIDENT :

5325 Très bien.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

5330 Ma question est présentement. Alors, si on comparait le 55 décibels dans le temps,
aujourd'hui, on est rendu à quel décibel dans le même secteur?

LE PRÉSIDENT :

Bien, il le dépasse, puisqu'ils sont obligés d'intervenir pour faire une correction.

5335 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Mais de combien?

LE PRÉSIDENT :

5340 De combien? On va le savoir.

M. YVES BOUTIN :

5345 Les mesures qui ont été effectuées actuellement sont de 60.5 à 61 décibels.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

5350 Alors, là, les mathématiques de savoir la marge d'erreur, je ne suis pas dans ces
mathématiques-là. Alors, c'est tout ce que je voulais savoir.

LE PRÉSIDENT :

5355 Ça marche. Merci.

Monsieur?

M. ROGER MÉNARD :

5360 Monsieur Roger Ménard.

LE PRÉSIDENT :

5365 Oui, bonsoir, monsieur!

M. ROGER MÉNARD :

5370 Bonsoir! Les questions que je me pose concernant le bruit, c'est au point giratoire où les camions seront en décélération, je crois. Est-ce que ces mesures-là ont été prises en considération? Avec les moteurs, les antifreins ou nouvelle méthode où est-ce que c'est que les villes ont tendance à passer de la réglementation sur... parce que sur certains camions, on a des moteurs freins ou freins moteurs, ou quelque chose du genre, où est-ce que c'est que ça occasionne un bruit additionnel lorsqu'on est en décélération.

5375 C'est surtout à ce point-là, parce que Ottawa, on le sait, avec le Pont Cartier-McDonald, il y a 300 à 350 camions qui passent la nuit, qui s'en viennent desservir sur ce côté-ci. Ils vont prendre l'autoroute. Est-ce qu'ils vont prendre cette route-là? C'est tous ces camions-là que je vois venir par le Pont Cartier-McDonald éventuellement, si on reçoit ça à nos ronds-points, quel impact que ça peut avoir. Puis je parle de camions qui traversent la nuit.

5380 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.
Monsieur?

5385 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Il y a une correction qui a été appliquée dans le modèle pour tenir compte de l'utilisation de la compression à l'intersection des carrefours giratoires.

5390 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez pu tenir compte de ces nouveaux camions, ce type de nouveau camion dont la rétrogradation ou le frein, frein-moteur...

5395 **M. CLAUDE YOCKELL :**

Ce qu'on appelle le frein Jacob?

5400 **M. ROGER MÉNARD :**

C'est ça.

M. CLAUDE YOCKELL :

5405

Le frein Jacob, c'est ça, exactement.

LE PRÉSIDENT :

5410

Vous en avez tenu compte?

M. CLAUDE YOCKELL :

5415

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

5420

M. ROGER MÉNARD :

Ça donne combien en fait de décibels?

M. CLAUDE YOCKELL :

5425

C'est-à-dire, le bruit produit par l'équipement, je ne peux pas vous donner exactement une réponse en termes de niveau de bruit produit par le frein Jacob. Je peux vous dire qu'on a mis une correction dans le modèle pour en tenir compte, mais c'est un événement sonore qui fait un bruit un peu comme une pointe de bruit lorsque le camion passe, sauf que c'est beaucoup plus composé de basses fréquences. Vous l'avez déjà entendu pareil comme moi, je pense bien?

5430

M. ROGER MÉNARD :

5435

Oui.

M. CLAUDE YOCKELL :

5440

On s'entend là-dessus.

M. ROGER MÉNARD :

5445 Oui. Pour le ministère de l'Environnement, j'imagine qu'ils ont pris connaissance de tous ces nouveaux gadgets-là pour les camions.

5450 Autre question concernant le bruit. Moi, j'habite au 3, Labelle. Je suis dans un deuxième étage. J'habite depuis 47 ans à cet endroit-là. En 54-55, on a construit la promenade du Lac-des-Fées. Je suis à peu près à 100 mètres de la promenade du Lac-des-Fées. Lorsqu'ils ont dynamité, j'ai eu des roches sur la maison chez nous, j'avais 7 ans à l'époque, mais je m'en souviens, ça m'a frappé.

LE PRÉSIDENT :

5455 Au sens propre ou au sens figuré?

M. ROGER MÉNARD :

5460 Figuré. Présentement, si une motocyclette fait son arrêt, stoppe au coin de Saint-Jean-Bosco et promenade du Lac-des-Fées, à 2 h ou 3 h le matin, puis qu'elle décide de faire de l'accélération, je vous dis que je l'entends et je l'entends très bien. Seulement que les véhicules qui circulent lorsqu'il y a pluie, je l'entends très bien. Je ne sais pas les niveaux ce que ça peut être, je suis à 300 à peu près. Au niveau de Laramée, je vais parler en pieds, je suis à 200 pieds. Encore là, deuxième étage, je pense que je suis encore beaucoup plus visé. La
5465 décelération...

5470 Je viens dans un milieu d'urgence où est-ce que c'est qu'au niveau du Service des incendies, j'ai été 33 ans au Service d'incendie, l'importance d'un réseau routier, avec les temps d'intervention qui sont très importants, on a pris en considération à la Ville de Hull, puis j'ai fait partie de l'évaluation du réseau routier actuel, en 89, 99 et 2009, où est-ce que c'est que nos temps d'intervention étaient pris en considération de l'axe McConnell X Laramée mais sans carrefour giratoire ou, ainsi de suite. Les délais d'intervention, autant pour tout véhicule d'urgence, dépendent du réseau routier. On est en train de former une ville nouvelle, les cinq villes, où l'importance...

5475

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez aller où avec...

5480

M. ROGER MÉNARD :

5485 Je veux aller où? C'est que l'importance d'avoir un réseau routier mais avec aucune obstruction, pour que ça sorte puis que ça rentre dedans la ville. C'est ça que je veux en amener.

LE PRÉSIDENT :

5490 Et, pour vous, le carrefour giratoire est une obstruction?

M. ROGER MÉNARD :

5495 C'est des obstacles à la circulation. Je vais en arriver avec une autre, puis je vais finir avec celle-là: quel est, pour les gens de Wright et de Saint-Jean-Bosco, le meilleur des scénarios? Puis je vais revenir à l'étude de 91, qui était peut-être l'idéal pour les gens de Saint-Jean-Bosco en régression, où tous les gens qui voulaient traverser ou, ainsi de suite, avec les viaducs, corridors de sécurité ou quoi que ce soit, ou en vélo, ou à pied, ils n'avaient pas de problème.

5500 Question de bruit, je me demande si un bruit constant de véhicules qui circulent sur une autoroute, à comparer à des carrefours giratoires, l'évacuation des véhicules qui se fait continuellement, là, il y a seulement que les gens locaux qui vont sortir pour aller chez eux ou quoi que ce soit.

5505 Avec le scénario de la régression, le scénario de la régression, les gens étaient moins affectés du secteur Saint-Jean-Bosco et Wright, les gens de Saint-Raymond étaient gagnants, les gens de Taché étaient gagnants, puis je crois que le bruit était beaucoup plus atténué en régression avec le scénario qu'on nous avait donné, on affectait beaucoup moins de gens.

5510 Les coûts, il y a un coût à l'avenir parce qu'on ne peut pas se tromper. On vise une autoroute...

LE PRÉSIDENT :

5515 Vous êtes en train de me faire un mémoire.

M. ROGER MÉNARD :

5520 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Oui? Alors, voulez-vous, vous reviendrez dans la période des mémoires?

5525

M. ROGER MÉNARD :

Je m'excuse, parce que je parle pour moi, personnellement.

5530

LE PRÉSIDENT :

Je sais.

M. ROGER MÉNARD :

5535

Ce que c'est que je vis, ce que c'est que j'ai.

LE PRÉSIDENT :

5540

C'est très intéressant ce que vous me dites. Je vous demande juste de revenir me le dire quand on arrivera à la période des mémoires. Est-ce que ça va?

M. ROGER MÉNARD :

5545

Ça va. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. C'est gentil à vous.

5550

Je voudrais juste qu'on n'allonge pas pour allonger. On ne peut pas secouer pour secouer mais on n'allonge pas pour allonger. C'est correct? C'est une question d'être *fair*. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le bruit qui doivent être posées? Sinon, on arrêtera sur le bruit. C'est sur le bruit? Oui.

5555

M. STÉPHANE ROBERGE :

Une seule.

5560

LE PRÉSIDENT :

Oui. Très bien.

M. STÉPHANE ROBERGE :

5565

C'est une suite à une réponse que j'ai eue tout à l'heure dans les faits. On m'a répondu - je demandais, grosso modo, d'avoir qu'est-ce que ça fait comme différence en termes de bruit puis de mesure de mitigation si, au lieu d'avoir 40-60 répartition de camions, on avait 60-40.

5570

LE PRÉSIDENT :

60-40, oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

5575

Et, l'expert du MTQ m'a indiqué que c'était imperceptible. J'aimerais avoir l'opinion du ministère de l'Environnement là-dessus, parce que j'ai de la difficulté un peu à comprendre comment ça peut être imperceptible.

5580

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez un commentaire là-dessus, monsieur Mailhot?

M. MICHEL MAILHOT :

5585

Effectivement, je n'ai pas fait les calculs, je n'ai pas les données de base pour savoir qu'est-ce que ça donnerait d'inverser le 40-60. Évidemment, ça m'intéresse de le savoir, par contre. Mais, effectivement, comme on dit, un différentiel de 3 décibels, ça implique deux fois plus de trafic. Évidemment, dans le cas des camions, c'est différent parce que le camion a un impact beaucoup plus grand qu'une automobile. Là, il faudrait voir, effectivement.

5590

J'en ai un petit peu parlé, hier, rapidement, je pense que dans ça aussi -- tiens, je vais en profiter, je vais encore féliciter le ministère des Transports pour sa petite brochure, en autant qu'on la lise bien comme il faut. Parce que là, il y a la question de la perception dans ça qui est subjective. Chaque individu perçoit les choses à sa façon et c'est pour ça que je pense que de passer de 40 à 60, ou faire l'inverse, il va y avoir quelque chose. Serait-ce 1 décibel? C'est à voir. Il y en a qui disent que 1 décibel, on ne le perçoit pas. Mais c'est que, encore là...

5595

LE PRÉSIDENT :

5600

Monsieur Yockell a parlé de moins que 1 décibel. Il a parlé de .2 décibel.

M. MICHEL MAILHOT :

5605

Je n'ai pas fait les calculs.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

5610

M. MICHEL MAILHOT :

Mais, évidemment, compte tenu de la méthode du Ministère qui est de comparer un climat actuel avec un climat futur, pratiquement chaque décibel que vous allez ajouter ou demi-décibel à gauche ou à droite, ça peut avoir son importance.

5615

C'est parce que de deux choses. C'est qu'on parle souvent du 55 décibels mais lorsqu'on regarde les résultats du tableau, je pense, 23, ils sont presque tous en haut de 55. Donc, ils sont tous -- bien, il y en a un, je pense, qui est 54. Donc, ils seraient tous dans le inacceptable, faiblement inacceptable, selon la méthodologie du Ministère.

5620

Donc, encore là, il n'y a pas de normes. 55, ce n'est pas une norme, mais on voit la difficulté de la situation.

5625

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Monsieur Yockell?

5630

M. CLAUDE YOCKELL :

Pour revenir au sujet du pourcentage des camions...

LE PRÉSIDENT :

5635

Oui, oui. C'est ça qui est l'objet de la discussion.

M. CLAUDE YOCKELL :

5640

... comme je vous ai dit tout à l'heure, on a fait des calculs. Il y a un tableau qui fournit les résultats avec 100 % de camions et 40 % de camions. Et l'écart entre les résultats est de 2 décibels, si on met 100 % de camions versus 40 % de camions. C'est déjà un bon indice. C'est qu'on sait que ajouter 60 % de camions, ça n'augmentera pas plus que 2 décibels. C'est officiel que si on ajoute 20 % de camions, on va être bien en deçà de ça. C'est logarithmique. Il ne faut pas l'oublier. Mais il faut dire que les véhicules automobiles sont aussi là. C'est un pourcentage des camions.

5645

Où ça devient imperceptible, c'est qu'on est dans un milieu de bruit fluctuant. Si j'ajoutais 2 décibels ou 3 décibels sur un milieu avec une source de bruit comme un transformateur électrique, j'ajouterais un bruit continu. Pas fluctuant. On le percevrait. Mais ajouter un bruit de 2 décibels ou de .2 décibel dans un milieu qui est fluctuant, c'est très difficilement perceptible, l'augmentation. C'est pour ça que je dis que ça ne sera pas

5650

perceptible. Puis ça va être nettement en deçà de 2, ça devrait être de l'ordre de quelques dixièmes de décibel. Mettons .2, .3.

5655

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Roberge?

5660

M. STÉPHANE ROBERGE :

Je peux admettre ça, effectivement, l'idée de le calculer sur 24 heures, c'est que les pointes ne sont pas perceptibles, c'est clair. Mais un 2 dB sur 24 heures, parce que je présume que c'est à ça que vous référez, qu'est-ce que ça veut dire en termes de hauteur, disons, mesure d'atténuation muret, par exemple?

5665

M. CLAUDE YOCKELL :

Ça ne se répond pas. Je ne peux pas répondre ça comme ça, là. C'est du calcul. Je ne peux pas vous répondre. Ce n'est pas une réponse que je peux donner comme ça. Je ne peux pas arriver puis vous dire que si on enlève 2 décibels, on va augmenter les écrans ou on va baisser les écrans de .3 ou .4 mètre. Je ne peux pas vous répondre ça d'une façon comme ça. Ça demande du calcul pour obtenir des réponses de même.

5670

Mais je peux vous dire que dans les tableaux qu'on a dans l'étude, on me signale qu'on en a, on a fait des calculs avec 100 % de poids lourds et 40 % de poids lourds, et si je prends un point, les écrans avec 100 % de poids lourds étaient de 3.5 à 4.5 mètres du côté nord; et, avec 40 % de poids lourds, on montre 1.5 à 3.5. Donc, de l'ordre de 1 à 1.5 mètre d'écran de moins, pour 2 décibels.

5675

5680

Parce qu'à un moment donné, il faut bien comprendre que d'aller chercher 1 décibel, c'est énorme, avec des mesures d'atténuation. Pour aller chercher 1 décibel de plus, je pourrais être obligé de monter mon écran de 3 ou 4 mètres. Rendu à un certain niveau, ce n'est physiquement plus faisable, parce qu'on vient créer une zone d'ombrage acoustique.

5685

M. STÉPHANE ROBERGE :

Je présume que c'est ça, parce que la hauteur des murs monte de façon exponentielle aussi. Merci.

5690

LE PRÉSIDENT :

Comme le logarithme.

5695

M. CLAUDE YOCKELL :

C'est toujours logarithmique.

LE PRÉSIDENT :

5700

Oui? Ça sera la dernière. Rappelez-moi votre nom.

M. MARIO DESBIENS :

5705

Mario Desbiens. Absolument la dernière. C'est juste pour m'assurer pour le suivi. Lorsqu'on parle du suivi, est-ce que le suivi se fait par rapport au modèle projeté ou le suivi se fait par rapport à la réalité? Le sens de ma question, c'est que si vous dites, par exemple: *On prévoit que ça va donner tant de dB en 2011+, avec une circulation X, puis là, on arrive en 2011, on vérifie, puis on s'aperçoit que c'est plus, est-ce que vous pourrez dire: *Oui, mais là, la circulation est plus élevée ou les camions vont plus vite. Pas les camions mais les véhicules vont plus vite.+ C'est uniquement ça que je veux savoir. Comment la norme...

5710

M. CLAUDE YOCKELL :

5715

Disons qu'il serait possible d'expliquer la lecture qu'on obtient, si elle est plus basse ou plus haute. Ça peut se justifier par la vitesse, effectivement, ça peut aussi se justifier par un débit moins élevé que celui qui avait été prévu si elle est plus basse. Et, à l'inverse, si elle est plus haute, ça peut être une vitesse plus élevée, ça peut être des débits plus importants que ceux qui avaient été prévus à un moment donné. Donc, je pense qu'on serait capable, à partir des relevés, de pouvoir vérifier si l'efficacité qu'on avait estimée serait là. Mais c'est une possibilité de vérifier une donnée, oui.

5720

LE PRÉSIDENT :

5725

Mais les conditions seraient posées par le décret, des conditions de mesure terrain.

M. MARIO DESBIENS :

5730

Ah! bon. C'est ça que je voulais.

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

5735

M. MARIO DESBIENS :

D'accord.

5740

LE PRÉSIDENT :

C'est bien ça? C'est ça qui est normalement.

M. MICHEL MAILHOT :

5745

Bien, effectivement, il y a plusieurs situations. Tout en se fiant sur le modèle, on pourrait dire que c'est 55 décibels qu'il ne faut pas dépasser dans certaines zones et, là, c'est assez simple à calculer, c'est 55 décibels. Évidemment, l'interprétation d'une carte de bruit pourrait aussi être de dire: *On va respecter la carte de bruit qu'on a de prévue+ mais, évidemment, c'est une carte de bruit qui est prévue pour dix ans. Si on se retrouve dans quinze ans, on fait quoi?

5750

Donc, encore là, on a une décision qui va être prise pour essayer de trouver une solution qui peut être convenable pour tous. Évidemment, dans la politique de bruit du ministère des Transports, on dit que rendu à 65, ils interviennent. Donc, là, c'est un chiffre. Donc, on aura tendance, en tout cas, je pense, de mettre un chiffre.

5755

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Ça va? Merci.

5760

M. MARIO DESBIENS :

Merci bien.

5765

LE PRÉSIDENT :

Ça clôt pour cette période-là, sauf une chose qui est une question de la Commission et qui est la suivante. Est-ce que dans la construction de la partie urbaine, dans l'hypothèse où le projet serait autorisé, est-ce qu'il y aurait du dynamitage?

5770

M. PIERRE LAFLAMME :

5775 Il pourrait possiblement y avoir du dynamitage pour poser les conduites d'égout pluvial. Pas au niveau des fondations de la route comme telles, parce qu'il y a quand même une épaisseur de terre. Le roc se situe à environ à 2 mètres et un peu plus de la surface. Tout dépendant de la profondeur des conduites d'égout pluvial, s'il s'avérait qu'une conduite - au
5780 niveau des tranchées, je parle, dans les tranchées comme telles - il pourrait s'avérer qu'il pourrait peut-être y avoir du...

Bien, il faudrait compléter toutes les mesures de sondage. On en a des mesures approximatives parce qu'on a fait la décontamination, mais c'est une décontamination qui touchait le premier mètre de la surface, mais il pourrait s'avérer qu'il pourrait y avoir un peu de
5785 dynamitage dans certaines tranchées.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.
5790

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Excusez-moi. Pour le roc, vous dites qu'il est supérieur à 2 mètres?

5795 **M. PIERRE LAFLAMME :**

La profondeur de roc.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

5800 La profondeur. C'est parce que, moi, j'ai regardé l'étude, le document 8.7 qui est l'*Étude de caractérisation des sols et du roc* concernant la rue Demontigny, entre le secteur Demontigny et la promenade du Lac-des-Fées, et on dit que le roc se situe à moins de 2 mètres, et la fourchette, la variation est de .33 à 1,90. Donc, de 1 pied à 6 pieds.

5805

M. PIERRE LAFLAMME :

Parce que pour les fondations comme telles, elles ont, je dirais, en moyenne, il faut faire le dimensionnement structural, la couche de sable, la couche de matériau concassé, ça peut représenter peut-être 1 mètre d'épaisseur. Ça, c'est on enlève 1 mètre et puis on remet des fondations. Le reste, c'est des tranchées au niveau des puisards ou de l'égout pluvial qu'il
5810 pourrait y avoir du dynamitage.

5815 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, dans l'étude, ce que ça dit aussi, c'est que plus on va vers l'ouest - vous me direz si c'est bien exact - plus on va vers l'ouest, c'est-à-dire plus on va vers la promenade du Lac-des-Fées, plus le roc est à la surface.

5820

M. PIERRE LAFLAMME :

S'approche de la surface. Bien, à ce moment-là, c'est certain que si le roc est à un demi-mètre, pour les fondations, il va falloir dynamiter sur un demi-mètre.

5825

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Moi, ma question, c'est est-ce qu'il va y avoir des mesures qui vont être prises pour les dangers d'infiltration de monoxyde de carbone dans les résidences?

5830

M. PIERRE LAFLAMME :

Il y a une nouvelle norme... monsieur Gauthier va répondre.

5835

M. NORMAND GAUTHIER :

Cette question-là nous avait été posée lors de la première analyse sur la recevabilité. La réponse est dans le document de *Réponses aux questions et commentaires*.

5840

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être juste me la redire, s'il vous plaît.

5845

M. NORMAND GAUTHIER :

Oui, un instant. Alors, en l'an 2000, quelque part à la fin de l'année dernière, il y a eu un addenda au document qui s'appelle *Cahier des charges et devis généraux* qui décrit toutes les conditions dans lesquelles les entrepreneurs qui travaillent pour le ministère des Transports doivent oeuvrer. Et puis, cet addenda-là précise que lorsqu'il y a du dynamitage dans les zones habitées et qu'il y a des maisons, des résidences situées à moins de 50 mètres du lieu de dynamitage, l'entrepreneur doit installer des détecteurs de monoxyde de carbone dans les résidences.

5850

5855

Et puis, il doit aussi prendre des mesures de concentration de monoxyde de carbone dans les regards d'égouts pluvial et sanitaire, s'il y en a à proximité. Et puis aussi, informer les résidents ou donner de la formation aux résidents pour savoir quoi faire si le détecteur sonne.

LE PRÉSIDENT :

5860 Un commentaire, madame Légaré?

Mme CAROLE LÉGARÉ :

5865 C'est effectivement un problème qui s'est produit plus fréquemment dans les dernières années. C'est arrivé de façon ponctuelle à différentes périodes au cours des dix dernières années, dont une fois dans notre région, ici à Aylmer. Maintenant qu'on a bien cerné le problème, un groupe de travail de l'Institut national de santé publique a fait des recommandations à cet égard-là.

5870 Pour ce qui est des distances, à ma connaissance, actuellement, il y a une étude géologique en cours pour déterminer quelle est vraiment la distance à respecter pour installer le détecteur de monoxyde de carbone, et la procédure décrite est ce qu'on préconise.

LE PRÉSIDENT :

5875

Merci.

Alors, comme je sais que je risque d'avoir un barrage de questions, quand même, question de changer l'esprit puis de permettre de délier les jambes, trois, quatre minutes de détente et après ça, on se retrouve.

5880

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

5885

LE PRÉSIDENT :

5890 On en est au terme de notre septième session de travail. Je pense qu'à peu près toutes les questions ont été abordées, celles que vous vouliez poser, et souvent, les mêmes questions ont été posées deux fois, trois fois, quatre fois. Bon, ce soir, on a fait une soirée thématique plutôt substantielle, il est rendu 11 h 30, on a commencé à 7 h.

5895 Là, je vais accepter de recevoir des questions nouvelles. Si vous les faites, donnez-moi les le plus brièvement possible X les préambules, on les a faits depuis longtemps X et la Commission va les recevoir. Et si la Commission estime qu'elles sont importantes, la Commission va demander des réponses écrites qui seront déposées dans la documentation. Ça va?

Madame. Vous êtes mieux d'y aller la première, madame. Vous êtes madame?

5900

Mme MARIETTE FOREST :

5905 Mariette Forest. Ça a été évoqué un peu ça, qu'il pouvait y avoir, pour pallier au problème de circulation, qu'il pouvait y avoir des mesures d'incitation au covoiturage, transport en commun, puis on pourrait peut-être en mettre d'autres, surtout que le ministère des Transports a dit que c'était nécessairement aussi de son mandat.

5910 Et, à ce sujet, j'aimerais savoir si le débit des voitures sur Saint-Raymond, jusqu'à combien que ça devrait baisser pour que ce soit viable pour Saint-Raymond, pour les gens de Saint-Raymond surtout, et peut-être un peu moins pour Taché. Si, advenant la construction de l'autoroute X excusez, pas de l'autoroute X de l'axe routier Laramée X McConnell n'aurait pas lieu, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

5915 La question de la répartition des trafics a été évoquée.

Mme MARIETTE FOREST :

5920 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

Et les chiffres ont été donnés.

5925 **Mme MARIETTE FOREST :**

5930 Oui, mais je veux dire, c'est parce que là, ils semblent dire que... bien, d'ailleurs, c'est facile à voir que c'est surtout au niveau de Saint-Raymond que c'est vraiment plus tellement viable. C'est ça que je voudrais savoir, si c'est possible de savoir jusqu'à combien le débit, jusqu'à combien il devrait baisser, être ramené, régressé, je ne sais pas trop quel mot employer, mais moins de voitures qui passent, parce que je pense que ça serait, bien, je ne l'ai jamais fait sur Saint-Raymond, ça serait facile à vérifier qu'il y a bien des voitures qui n'ont qu'une seule personne aux heures de pointe nécessairement.

5935 **LE PRÉSIDENT :**

5940 C'est une question extrêmement intéressante mais je ne la retiendrai pas parce que nous n'avons pas pour mandat d'enquêter sur Taché et sur Saint-Raymond.

Mme MARIETTE FOREST :

Oui, mais je trouve que...

5945 **LE PRÉSIDENT :**

Non. C'est parfait comme question mais la Commission ne fait pas...

Mme MARIETTE FOREST :

5950

Non, non, mais il me semble que c'est très, monsieur le président, que c'est bien relié. Parce que c'est un des arguments, parce que disons que Saint-Raymond ne peut plus supporter plus, qu'on veut pousser la construction.

5955 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends bien le sens de votre question mais je ne la recevrai pas.

Mme MARIETTE FOREST :

5960

Bon, excusez. Je peux me permettre d'être déçue parce qu'il me semble que c'est très rattaché.

LE PRÉSIDENT :

5965

Très bien. Vous pourrez argumenter là-dessus, madame. Merci.
Monsieur Roberge?

M. STÉPHANE ROBERGE :

5970

Merci. On m'a informé qu'il allait y avoir des nouvelles données démographiques qui allaient être déposées sur le quartier Wright et je présume que ce n'est pas sur le quartier du Plateau de la capitale, par exemple, c'est strictement sur le quartier Wright. Et, dans le cas où la réponse est oui, j'aimerais savoir est-ce qu'il va y avoir une certaine évaluation de c'est quoi les conséquences sur le tissu social du quartier Wrightville, évidemment, une projection à partir de ces données-là actuelles et voir qu'est-ce que ça veut dire en termes d'impact sur le tissu social? Parce que c'était quelque chose qui était...

5975

LE PRÉSIDENT :

5980

Nous avons demandé le dépôt de documents aujourd'hui, je ne me rappelle plus à qui et comment. À la CUO. Après ça, la Ville nous a dit qu'elle nous donnerait des informations plus

précises sur les comtés. Donc, ces choses-là, aussitôt qu'elles seront parvenues, rentreront dans la documentation de la Commission.

5985

M. STÉPHANE ROBERGE :

Mais il n'y aura pas rien qui va évaluer qu'est-ce que ça veut dire en termes de... connaissant maintenant le tissu social du quartier Wrightville, d'évaluer c'est quoi les conséquences des diverses solutions qui sont sur la table et les variantes sur le tissu social du quartier Wright.

5990

LE PRÉSIDENT :

À cette étape-ci, non. Ça ne veut pas dire que la Commission ne le fera pas dans ses travaux. Correct?

5995

M. STÉPHANE ROBERGE :

Oui, tout à fait. Je comprends.

6000

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

6005

M. STÉPHANE ROBERGE :

Je me déplace sur la question des plans des mesures d'urgence. Dans les réponses du ministère des Transports aux questions et commentaires d'Environnement Québec, on indique que le transport des matières dangereuses circulant sur le réseau routier régional n'est pas documenté. Et on indique que ça va se répartir au prorata des matières dangereuses avec Saint-Raymond, puis McConnell X Laramée.

6010

Est-ce qu'il va y avoir quoi que ce soit d'autre qui va être déposé pour documenter qu'est-ce qui va circuler en termes de matières dangereuses sur l'axe McConnell X Laramée au prorata ou peu importe, mais ce qui va y avoir, ça va être documenté?

6015

LE PRÉSIDENT :

Non. À ma connaissance, non. On a demandé des informations, hier, à quelqu'un de la Ville de Hull, mais il n'y a pas eu de promesse de dépôt de document.

6020

M. STÉPHANE ROBERGE :

6025

À plusieurs reprises, le ministère de l'Environnement a demandé qu'on prévoie un suivi concernant la question de la qualité de l'air. À un certain nombre de reprises, Transports Québec a indiqué qu'ils faisaient un suivi des questions sur le bruit, puis il faut interpréter à contrario leur réponse, il n'y a aucun programme de suivi sur la qualité de l'air qui est prévu. Est-ce que c'est toujours le cas?

6030

LE PRÉSIDENT :

Je prends la question en délibéré et je verrai si je l'adresse à quelqu'un ici et, si oui, je vous en informerai, évidemment.

6035

M. STÉPHANE ROBERGE :

Je pense que la décision est dans le décret. Mais est-ce que dans le dossier qui va vous être soumis à vous, comme à nous via les bibliothèques, est-ce qu'il va y avoir un programme de suivi sur la qualité de l'air, comme celui qui est proposé de façon assez succincte sur le bruit, mais est-ce qu'il va y en avoir un sur la qualité de l'air.

6040

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez demander si le projet était autorisé, est-ce qu'il y aurait, dans les conditions de réalisation, un suivi sur la qualité de l'air? Est-ce que c'est ça, votre question?

6045

M. STÉPHANE ROBERGE :

Bien, on ne peut pas présumer qu'est-ce qu'il va y avoir dans le décret à ce moment-ci.

6050

LE PRÉSIDENT :

Non, non, mais dans l'hypothèse où le projet serait autorisé, est-ce qu'il contiendrait des éléments sur le suivi de la qualité de l'air. C'est ça la question?

6055

M. STÉPHANE ROBERGE :

Vous parlez du décret, vous, je crois?

6060

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui. Mais je vous dis dans l'hypothèse où le projet serait autorisé. S'il était autorisé, ça serait par un décret.

6065

M. STÉPHANE ROBERGE :

6070 Non. Ma question est en amont de ça. Ma question est, est-ce que lorsqu'on va faire nos mémoires, finalement, en d'autres termes, est-ce qu'on va avoir une idée de quel va être le programme de suivi sur la qualité de l'air que le promoteur entend...

LE PRÉSIDENT :

6075 On va vérifier si le promoteur entend mettre dans son projet un suivi sur la qualité de l'air. Monsieur Laflamme?

M. NORMAND GAUTHIER :

6080 Tel que mentionné dans les documents déposés en réponses aux avis de recevabilité, ça n'est toujours pas prévu.

LE PRÉSIDENT :

6085 Ça n'est toujours pas prévu. Bon, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y en aurait pas, le gouvernement peut en imposer un. Et c'est une chose sur laquelle vous pouvez argumenter dans le cadre d'un mémoire.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6090 Toujours en ce qui concerne la qualité de l'air, les trois polluants X supposément parce qu'il y a une réglementation sur les sources fixes qui s'applique à seulement trois des polluants des six qui ont été demandés par Environnement Québec X est-ce que ces trois polluants-là, je peux vous les nommer, est-ce qu'ils vont être documentés ou la réponse d'Environnement Québec est toujours que considérant qu'il y a des règlements sur les sources fixes qui ne s'appliquent qu'à seulement trois polluants, que les trois autres ne seront pas documentés. Je vais vous les nommer les trois.

6095

LE PRÉSIDENT :

6100 Je ne comprends pas la question parfaitement.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6105 Est-ce que monsieur Mailhot pourrait nous aider à ce niveau-ci?

LE PRÉSIDENT :

6110 Oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6115 Il a demandé six polluants et, si je ne m'abuse, il y en a trois pour lesquels il y a des données. Est-ce qu'il pourrait nous identifier ces trois polluants-là qui sont présentement, en tout cas, à ma connaissance, ne sont pas au dossier, pas documentés au dossier.

LE PRÉSIDENT :

6120 Monsieur Mailhot.

M. MICHEL MAILHOT :

6125 Monsieur le président, je suis justement aussi à la recherche des informations demandées. Donc, c'est à l'item 4, la qualité de l'air, on dit:

6130 *Le promoteur a fait l'analyse du monoxyde de carbone, des particules en suspension et des oxydes d'azote. D'autre part, il ne semble pas y avoir de résultat pour les composés organiques volatiles, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux, manganèse, par exemple, qui sont associés aux gaz d'échappement des véhicules. Pourquoi ne pas avoir évalué ces paramètres?*

6135 C'est ça qu'était la question. Je présume que c'est ça qui étaient les paramètres que monsieur recherchait?

M. STÉPHANE ROBERGE :

Tout à fait. C'est les trois derniers que vous avez nommés.

6140 **LE PRÉSIDENT :**

Et votre question est de savoir si?

M. STÉPHANE ROBERGE :

6145 Est-ce que le MTQ maintient sa décision de ne pas documenter ces trois polluants-là?

LE PRÉSIDENT :

6150

Très bien. On va vérifier. MTQ, s'il vous plaît?

M. NORMAND GAUTHIER :

6155

J'ai une réponse, monsieur le président. Je préférerais à cette heure-ci la faire par écrit mais je peux essayer de la faire verbal, si vous voulez. Mais pour ce qui est des polluants additionnels autres, il y a une réponse, il y a des raisons pour lesquelles ils ne seront pas modélisés.

6160

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, vous me donnerez une réponse écrite dans le meilleur délai.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6165

Est-ce que je peux demander si la réponse est toujours la même qui a été donnée la semaine dernière?

LE PRÉSIDENT :

6170

On ne peut pas préjuger puisqu'il...

M. STÉPHANE ROBERGE :

6175

Bien, c'est parce qu'ils ont cité trois règlements sur les sources fixes en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* alors qu'ici, on est dans un certificat d'autorisation qui est un instrument plus global que trois. Puis c'est clair que dans le transport, ce n'est pas des sources fixes. Est-ce que c'est toujours cette question-là sources fixes versus sources diffuses?

6180

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gauthier?

M. NORMAND GAUTHIER :

6185

Je dirais seulement que c'est avec des raisons scientifiques et techniques. Le niveau réglementaire est un élément de réponse. Il y a des éléments additionnels et comme il y a quatre, cinq volets, puis que je suis plus fatigué, j'aimerais répondre par écrit.

6190

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

6195 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

6200 Merci. Et, question pour la Commission, est-ce que les noms qu'on vient d'indiquer, est-ce qu'il va y avoir quelque demande que ce soit de la Commission? En tout cas, à ce moment-ci, est-ce que vous êtes au courant d'une demande qui sera faite sur ces trois polluants-là, sur le programme de suivi sur la qualité de l'air, sur la documentation des matières dangereuses?

LE PRÉSIDENT :

6205 Vous demandez quoi à la Commission?

M. STÉPHANE ROBERGE :

6210 Considérant ce que vous avez fait sur le bruit nocturne...

LE PRÉSIDENT :

6215 Oui. Écoutez, là, on va s'entendre là-dessus. Ce que nous avons fait sur le bruit nocturne, c'est une information que la Commission juge essentielle pour son propre examen. Bon, la procédure, elle, continue. Le Ministère continue à faire cheminer l'étude d'impact. Il aura possiblement des questions supplémentaires à poser au promoteur. De son côté, le Ministère continue son examen et c'est correct.

6220 La Commission a demandé, ce soir, des informations, parce que dans la discussion qui est apparue, il est apparu essentiel pour les membres de la Commission, dans leur compréhension du dossier, d'avoir ces informations-là. Est-ce qu'elle jugera important de demander des informations complémentaires dans le cadre de son propre examen sur d'autres domaines? Là, je ne peux pas vous répondre là-dessus ce soir. Il va falloir que les commissaires se réunissent. Et, s'il y en a, c'est entendu qu'aussitôt qu'on le fait, la chose devient publique.

6225 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

6230 Merci. Je présume que ces demandes-là sont faites en vertu de vos pouvoirs de commissaires d'enquête?

LE PRÉSIDENT :

6235 Oui. On n'a pas besoin d'en user. On le demande et on l'obtient.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6240 Et, en ce qui concerne le public, quelle va être la façon qu'on va pouvoir prendre connaissance de ces informations-là complémentaires? Est-ce que ça va être strictement à la bibliothèque ou dans un forum qu'on peut qualifier contradictoire comme ici?

LE PRÉSIDENT :

6245 La forme habituelle, c'est que ces informations-là sont rendues disponibles de manière traditionnelle, donc dans les centres de documentation, ainsi que sur le site de la Commission.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6250 Donc, pas de rencontre publique.

LE PRÉSIDENT :

6255 À moins qu'il arrive une information -- ça, c'est la Commission qui décide dans son travail. Il pourrait arriver une information nouvelle absolument faramineuse qui obligerait de rouvrir l'examen public mais après 30 heures de travail, a priori, la Commission, on ne pense pas de rouvrir cet examen-là.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6260 Ma dernière question?

LE PRÉSIDENT :

6265 Oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6270 Et peut-être non la moindre, dans le fond. En tout cas, notamment pour le fait qu'il y a des nouvelles données sur le bruit nocturne qui vont être déposées et qu'on comprend que la Commission est prise dans un carcan de quatre mois, et que le ministre de l'Environnement a le pouvoir de demander une prolongation du mandat d'audiences au cabinet, au Conseil des ministres, je demanderais à la Commission de considérer demander une prolongation au ministre et la décision politique s'ensuivra. Je ferais cette demande-là à la Commission, avec
6275 tout le respect que j'ai pour vous et votre tâche. C'est ma question.

LE PRÉSIDENT :

Si vous en vouliez, vous en voudriez sur quoi?

6280

M. STÉPHANE ROBERGE :

Sur ce qui va être ajouté au dossier.

6285

LE PRÉSIDENT :

Sur les nouvelles informations à venir?

M. STÉPHANE ROBERGE :

6290

Sur les nouvelles informations. Parce que comme on a pu le voir entre autres ici, la question du bruit, c'est extrêmement préoccupant, extrêmement complexe, puis, en tout cas, comme je vous ai dit notamment.

6295

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, la Commission reçoit votre demande, votre remarque et va la prendre en considération le plus sérieusement possible. La Commission, là-dessus, a deux choix: elle peut demander une extension de son mandat ou elle peut elle-même décider de gérer les choses à l'intérieur des contraintes de temps de son mandat. Et c'est la Commission qui a la liberté d'agir là-dessus. Et le jugement qu'elle porte, c'est elle qui le porte sur sa propre analyse.

6300

Il faut bien comprendre que nous, nous menons une enquête à travers le processus d'une audience et je pense qu'on a fait un travail gigantesque de part et d'autre. Et là, la Commission verra à son niveau, selon sa problématique, la manière dont elle veut poursuivre son examen, si elle estime essentiel de tenir ou non d'autres sessions publiques.

6305

M. STÉPHANE ROBERGE :

Merci. Avant de venir ici, ce soir, j'ai regardé dans mes dossiers, parce que ça fait je ne sais pas combien d'années que je travaille sur ce dossier-là, dans le fond, et j'ai des documents ici qui ne sont pas au dossier et je voudrais voir la possibilité de déposer des compléments d'informations. Est-ce que vous voulez que je les dépose en liasse?

6315

LE PRÉSIDENT :

6320 Ce que vous allez faire, vous allez me les donner et c'est la Commission qui décidera si, oui ou non, elle les rend disponibles au public. Vous comprenez ça évidemment, parce que je ne pourrais pas laisser n'importe qui déposer n'importe quoi dans le site. On est obligé de l'examiner. Ça, c'est notre responsabilité, il faut que ce soit pertinent, puis il faut que ce ne soit pas tendancieux, etc. En général, on est assez permissif là-dessus. Mais donnez-les à madame Marchand et la Commission les examine et vous donne réponse là-dessus.

6325 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

Je vais juste vous énumérer brièvement les piles que j'ai faites pour aider votre travail, effectivement, à analyser la pertinence ou non de ces choses-là.

6330 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

6335 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

Première pile, le premier paquet documente le choix du tracé. Ça remonte, c'est des résolutions de la Ville de Hull qui datent de 63. À l'époque, on demandait que le tracé passe au nord. Puis il y a un document en tout cas, à ma connaissance, le premier document et le seul, je pense, du Service d'urbanisme de la Ville de Hull sur ce dossier-là, qui indique que le tracé, la première raison, c'était une raison économique. Les expropriations étaient moins chères à ce point-là qu'à un autre endroit.

6345 Deuxième liasse, c'est un rapport sur les implications économiques de différents scénarios de développement d'un territoire donné: étalement urbain versus concentration, grosso modo.

Troisième liasse, c'est de la documentation sur le trafic induit qui semble être nié du côté du ministère des Transports, quoiqu'il indique que, effectivement, ça va créer un développement dans l'ouest de la ville.

6350 Quatrième liasse, c'est sur les carrefours giratoires, les documents auxquels j'ai fait référence, hier.

6355 Et, cinquième liasse, c'est des documents sur le transport en commun, entre autres, souvent des documents de Transports Québec. Et c'est ce qui va avec le rapport spécialisé qui va avec le *Plan de transport* mais le rapport spécialisé sur le transport en commun. Et certaines documentations sur ce qui se fait ailleurs et dont quelque chose sur le *trafic calming* à Ottawa, qu'il pourrait être intéressant de mettre en perspective avec ce qui se fait sur Saint-Raymond au lieu de multiplier le problème de transport lourd, par exemple.

6360

Je ne sais pas à quel chiffre je suis rendu...

LE PRÉSIDENT :

6365

C'est par liasse, alors...

M. STÉPHANE ROBERGE :

6370

Alors, la prochaine liasse, des documents sur question de revitalisation du centre-ville. Des rapports de la Ville de Hull qui, notamment, un, indiquent que l'objectif de la Ville de Hull sur le coin Montcalm et Saint-Joseph est d'en faire un lieu à commerce spécialisé, des petites boutiques. Donc, je l'avais mis en perspective, hier.

6375

Il y a aussi une étude préliminaire qui avait été faite pour la Communauté urbaine de l'Outaouais par un consultant qui, selon nos informations, a été tuée à l'interne à cause de certaines préoccupations qui étaient soulevées sur le modèle de développement qui est préconisé à l'intersection chemin de la Montagne et axe McConnell X Laramée, en ce qui concerne les implications sur le boulevard Saint-Joseph et les efforts de revitalisation.

6380

LE PRÉSIDENT :

Vous sentez a priori que celui-là, je ne le diffuserai pas puisque c'est un document préliminaire.

6385

M. STÉPHANE ROBERGE :

Ça, je ne sais pas qu'est-ce que vous pouvez en faire mais, en tout cas, j'ai...

LE PRÉSIDENT :

6390

Mais ça ne veut pas dire qu'on ne les regardera pas.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6395

Oui, c'est ça. Je vous fais confiance.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

6400

M. STÉPHANE ROBERGE :

6405 Et, l'autre liasse, c'est des documents sur estimation de la demande sur l'axe
McConnell X Laramée, un document justement de Transports Québec, qui est référé dans leurs
documents de 99. Finalement, les données sont là-dedans, quoique les données là-dedans, ils
disent que c'est... Patrice Martin a développé ce point-là, d'ailleurs, ça réfère à des scénarios
de 94, puis les seules données là-dedans, c'est les données de 87 dans le fond. Ça démontre
que tu pars d'un rapport de 89, tu t'en vas à 96, puis finalement, en bout de ligne, tu te
ramasses que les données au dossier, c'est 84. Le reste, c'est tout des prévisions.

6410

Et, c'est tout ce qui me concerne. Je présume que la Commission va faire des copies
de ce qu'elle jugera approprié et me retourner les originaux?

LE PRÉSIDENT :

6415

Mais, oui, bien sûr.

M. STÉPHANE ROBERGE :

6420

Et j'en profite pour vous remercier, monsieur Beauchamp, puis les autres commissaires.
Je trouve que vous avez fait un travail très appréciable, considérant les circonstances. Merci.

LE PRÉSIDENT :

6425

Très bien. Merci.
Madame?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

6430

Une petite question. Est-ce qu'on va répondre à la question de santé pulmonaire de
tantôt?

LE PRÉSIDENT :

6435

Ah! bien ciel! Je l'avais oubliée. Vous allez pouvoir m'écrire une réponse ou bien non si
vous êtes capable de nous la donner tout de suite, sur le bras, comme ça?

Mme CAROLE LÉGARÉ :

6440

Je pense que je préférerais vous l'écrire.

LE PRÉSIDENT :

6445

Vous aimeriez mieux me l'écrire. Alors, ça sera mieux, ça sera plus rigoureux.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Merci.

6450 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Oui?

M. MARIO DESBIENS :

6455

Juste avant de quitter, je ne voulais pas aller me coucher sur une question et regretter de ne pas l'avoir posée. Permettez-moi, juste avant de poser ma question, de souligner le professionnalisme de tous les intervenants, participants à l'audience, et de remercier tout un chacun pour leur patience et j'irais même jusqu'à dire leur dévouement.

6460

La question est la suivante. J'aimerais savoir si la Société de transport de l'Outaouais s'est portée acquéreur ou pense acquérir des terrains dans le secteur d'Aylmer pour installer des stationnements incitatifs, pour favoriser le transport en commun sur l'axe? Et si elle envisage aussi d'utiliser le pont Alexandra comme voie réservée aussi ultimement aux autobus aux heures de pointe, par exemple. C'est ce que j'aimerais obtenir de la Société de transport.

6465

LE PRÉSIDENT :

Merci.

6470

M. MARIO DESBIENS :

Merci, encore une fois.

6475 **LE PRÉSIDENT :**

On prendra en considération. Merci.

M. PATRICE MARTIN :

6480

Deux petites questions. Premièrement, une sur la justification de l'ampleur des bretelles dans le parc de la Gatineau. J'aimerais savoir si la Commission de la capitale nationale a présentement des problèmes de saturation de ses stationnements dans le parc. Et, si oui, est-ce que la Commission pense que lorsqu'il y aura plus de monde qui vont enfin trouver ce lieu privilégié de villégiature, s'ils vont devoir construire plus de stationnements en réponse -- bon, vous avez très bien compris.

6485

LE PRÉSIDENT :

6490 Très bien.

M. PATRICE MARTIN :

6495 La deuxième question, je ne sais pas si je peux la poser. Si je ne peux pas, j'imagine que vous allez m'interrompre.

LE PRÉSIDENT :

6500 Allez-y, ça va être en chemin.

M. PATRICE MARTIN :

6505 Donc, entre 1999, soit l'année de la publication de l'Analyse de la valeur et le moment où le projet a été déposé comme tel -- puis pour la situer un petit peu, c'est qu'on nous a dit, hier, que l'idée de carrefours giratoires était née d'une dynamique interne qui était scientifique et technique. Et dans le but de voir s'il y avait peut-être eu une petite poussée politique, est-ce que vous avez le pouvoir, ou la volonté, ou le désir de savoir s'il y a eu des correspondances entre la Ville de Hull, soit conseillers municipaux, maire ou conseil comme tel, et le MTQ, entre 99 et aujourd'hui, si on veut, correspondance dans laquelle on demanderait que le transport lourd soit mis sur la Laramée X McConnell, alors qu'il ne l'était pas dans l'Analyse de la valeur de 99.

6510

LE PRÉSIDENT :

6515 Je reçois votre question, je verrai si je lui donne suite.

M. PATRICE MARTIN :

6520 Je me joins à mes collègues et mes amis pour vous remercier de votre patience et vous souhaiter peut-être de revenir dans l'Outaouais dans des circonstances plus touristiques et culturelles, peut-être.

LE PRÉSIDENT :

6525 Merci.

6530 Alors, il me reste à remercier tout le monde. Ce genre d'exercice est toujours très difficile et je pense qu'il l'a été encore une fois. Je tiens à remercier les gens du ministère des Transports. On se fait mal, on ne veut pas se faire mal mais on se fait mal et, ça, c'est quasiment structurel, d'autant plus que voici un dossier qui traîne depuis 30 ans et la vie m'a appris qu'il n'y a rien de pire.

Les pires expériences que j'ai eues dans ma vie, c'est quand j'ai dû tenir une deuxième audience sur des choses qui avaient déjà été examinées parce que là, il y a une espèce d'ancrage dans la souffrance de part et d'autre, et c'est toujours très difficile.

6535

Donc, merci aux gens des Transports. Merci à tous les ministères provinciaux, fédéraux. Je ne les nommerai pas, parce que je vais en oublier encore. Merci principalement à vous qui êtes venus. Vous êtes venus user de votre droit. Vous n'avez pas à protéger la Commission, vous n'avez pas à l'aimer. Vous avez le droit de vous servir de vos droits. Vous vous en êtes servis et ça, on n'a aucun jugement à porter là-dessus. Alors, bravo!

6540

Puis, ensuite, je voudrais vous remercier de votre discipline. Vous avez été extraordinairement disciplinés. Il faut dire que je suis un chef d'école difficile, je n'admets pas beaucoup que ça se choque mais ça a été -- pensez à la capacité que nous pouvons avoir dans une société de prendre, dans un contexte si tendu, d'être capable de discuter pendant quatre heures, cinq heures, de questions cruciales, techniques, scientifiques, avec la rentrée des émotions, et tout ça, et c'est extraordinaire.

6545

Je remercie également l'équipe du Bureau que je ne nommerai pas, je vais encore oublier, mais je peux nommer Hélène, Louise, Jean-Sébastien, madame Leblanc, et mes deux collègues commissaires. Merci à Lise Maisonneuve ainsi qu'aux gens du son. Merci à la Paroisse, celle d'ici qui nous a accueillis.

6550

Je rappelle que si rien ne change, si nous ne tenons pas d'autres activités, que d'abord la deuxième partie de l'audience devrait débiter le 24 avril prochain à Hull. Si jamais nous en décidons autrement, nous vous informerons et toujours dans les meilleurs délais.

6555

Dès la semaine prochaine, tous les documents de transcription seront disponibles au fur et à mesure qu'on pourra les faire apparaître et les transcriptions d'audiences de la première partie. Je vous invite à les consulter et à préparer votre mémoire dès maintenant. Dans l'hypothèse où la première partie se termine ce soir, ça vous donne quand même un mois pour préparer le mémoire. Il y a la fête de Pâques mais on a débordé le vingt et un jours statutaire.

6560

Si vous désirez présenter votre mémoire à la Commission, je vous invite à vous inscrire dès maintenant, nous alerter que vous allez déposer un mémoire et, au plus tard, le 12 avril, dans l'hypothèse où le calendrier reste celui qui est prévu, auprès de madame Marchand.

6565

Vous devez transmettre votre original de votre mémoire à Québec le plus tard le 19 avril et, si possible, avant, parce que autre chose d'intérêt, le BAPE est situé à l'intérieur du périmètre de sécurité établi pour le Sommet des Amériques et sera donc fermé le 20 avril. Vous trouverez les modalités de présentation de votre mémoire à l'arrière de la salle.

6570

Merci aux gens de la Paroisse Saint-Jean-Bosco qui nous ont accueillis, ainsi que pour les gens de Hull. À la prochaine. Merci beaucoup.

6575

6580 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée 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.

ET J'AI SIGNÉ:

6585 _____
LISE MAISONNEUVE, s.o.