

Séance de la soirée du 16 juillet 2024

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **ANTOINE MORISSETTE, président**
 MIREILLE PAUL, commissaire

**CONSULTATION CIBLÉE
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU PONT GÉDÉON-OUIMET
ENTRE LAVAL ET BOISBRIAND**

VOLUME 1

Séance tenue le 16 juillet 2024 à 19 h
Holiday Inn Laval - Montréal
2900 boulevard Le Carrefour
Laval

TABLE DES MATIÈRES**SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 16 JUILLET 2024**

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS	
M. THIAGO LOBATO RANIER ET M ^{me} IANE ALMEIDA FIGUEIREDO.....	7
PRÉSENTATION DE L'INIATEUR DU PROJET	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE	
M. VINCENT CHAKOUR.....	10
SUSPENSION - REPRISE	19
PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES	
M. THIAGO LOBATO RANIER ET M ^{me} IANE ALMEIDA FIGUEIREDO.....	20
PRÉSENTATION DE LA DOCTEURE LOUISE LAJOIE	
MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX.....	48
PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES (suite)	
M. GILLES LACROIX.....	51
M. ALEXANDRE CHOQUET.....	60
M. CLAUDE LAROCHELLE.....	75
M. GILLES LACROIX.....	90
SUSPENSION - REPRISE	111
QUESTIONS PAR LA COMMISSION.....	111
PRÉSENTATION DE LA DOCTEURE LOUISE LAJOIE	
MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX.....	115
QUESTIONS PAR LA COMMISSION.....	117
MOT DE LA FIN.....	134
FIN DE LA CONSULTATION CIBLÉE	

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 16 JUILLET 2024
MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir et bienvenue à cette première séance de la consultation ciblée sur le projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet, dans l'axe de l'autoroute 15, entre Laval et Boisbriand. Bienvenue également aux personnes qui participent aux travaux de la commission d'enquête par visioconférence ainsi qu'à celles qui suivent nos séances sur le Web.

Permettez-moi tout d'abord de me présenter. Mon nom est Antoine Morissette, je suis membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, et j'ai le privilège de présider cette commission d'enquête. Je suis accompagné de ma collègue commissaire, Mireille Paul.

LA COMMISSAIRE :

Bonsoir à tous et bienvenue.

LE PRÉSIDENT :

En tant que commissaires mandatés, nous bénéficions des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. Je tiens aussi à souligner que nous nous sommes engagés à respecter le code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du BAPE.

Il est également important de savoir que la commission d'enquête que je préside a un devoir d'impartialité et de réserve. Elle doit agir équitablement envers tous les participants et participantes, en suscitant le respect mutuel, tout en favorisant une participation pleine et entière. C'est pourquoi les manifestations d'approbation ou de désapprobation, les remarques désobligeantes, les propos diffamatoires ou les attitudes méprisantes ne seront pas tolérés au cours de la soirée.

Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est parce que le ministre responsable de l'Environnement a confié un mandat au BAPE le 18 juin dernier. Une lettre a été adressée en ce sens au président de l'organisation, Alain R. Roy. Je vous en lis l'essentiel :

« En ma qualité de ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le deuxième alinéa de l'article 45 de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une consultation ciblée concernant le projet de réfection du pont Gédéon-Ouimet entre Laval et Boisbriand par le ministère des Transports et de la

Mobilité durable et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du BAPE débutera le 15 juillet 2024. Cette consultation devra cibler spécifiquement les enjeux entourant les questionnements et préoccupations qui m'ont été transmis, soit le climat sonore en phase d'exploitation du futur pont. »

5

Et c'est signé : « Benoit Charette ».

10

Il convient de préciser qu'une consultation ciblée est privilégiée lorsque les enjeux soulevés dans les demandes transmises au ministre relèvent d'un nombre restreint de préoccupations et ne remettent pas en cause la pertinence du projet. Une telle consultation se déroule en une ou plusieurs séances publiques, durant lesquelles vous pouvez à la fois poser des questions, présenter vos mémoires et exprimer vos opinions.

15

Ce type de consultation doit traiter des cibles identifiées dans la lettre-mandat du ministre. Il est toutefois important de souligner qu'en vertu des règles de procédure du BAPE, la commission peut considérer toute autre préoccupation soulevée lors d'une séance publique.

20

Pour les personnes qui ne connaîtraient pas le BAPE, il faut savoir qu'il s'agit d'un organisme public neutre et impartial et que la commission d'enquête n'est pas un tribunal. Son rôle n'est pas de prendre une décision, mais plutôt d'enquêter et d'analyser le projet pour éclairer la prise de décision gouvernementale par des constats et des avis. De plus, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

25

Il est aussi à noter que la commission examine le projet dans une perspective de développement durable qui repose sur les principes de la Loi sur le développement durable et qui englobe les aspects écologique, social et économique.

30

Enfin, autre information importante, parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une analyse environnementale de la part du ministère responsable de l'Environnement. C'est à partir de cette analyse et du rapport du BAPE que le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres qui rendra une décision sur le projet.

35

Revenons-en à ce qui nous réunit ici ce soir. Le mandat de la commission d'enquête a débuté hier, le 15 juillet, et sera d'une durée maximale de trois mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre responsable de l'Environnement au plus tard le 15 octobre et celui-ci disposera de 15 jours pour le rendre public.

40

Je souhaite insister sur le fait que les rapports du BAPE sont notamment fondés sur les opinions émises par vous. Partager votre point de vue peut donc faire évoluer le regard général de la commission d'enquête sur le projet et sur la cible qui fait l'objet du présent mandat.

De plus, la commission présentera dans son rapport une synthèse des points de vue ou des préoccupations exprimés.

5 Toutes les personnes qui souhaitent poser des questions ou exprimer leur point de vue sur le projet de façon spontanée, en personne ou à distance, pourront s'inscrire au registre pendant la pause, à l'arrière de la salle, ou en ligne dans le site Web du BAPE, ou par téléphone au 1 800 463-4732 poste 6. Chacune et chacun aura droit à deux questions et pourra se réinscrire pour en poser davantage.

10 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée.

15 Après mon discours, j'inviterai les requérants à exprimer les motifs de leur demande de consultation au ministre responsable de l'Environnement. Ce faisant, la requête sera rendue publique. Ensuite, ce sera au tour de l'initiateur du projet de décrire les grandes lignes de son projet. Après quoi, j'ouvrirai le registre et nous prendrons une courte pause de 15 minutes pour laisser le temps aux personnes intéressées de s'y inscrire en salle, à la table d'accueil à l'arrière, ou en ligne. Au retour de la pause, je donnerai la parole aux personnes qui se sont inscrites pour poser des questions.

20 Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de 48 heures afin que les renseignements demandés soient rendus publics rapidement. Les questions et réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus seront rendus publics. Ils deviendront accessibles au BAPE et sur son site Web, où est rassemblée toute la documentation relative au projet. Pour ceux et celles qui n'auraient pas de connexion Internet, il est possible d'accéder à la version numérique de l'ensemble des documents à partir des centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle. On y offre aussi plusieurs documents en format papier.

25
30 Par la suite, si nécessaire, suivra une courte pause, puis nous enchaînerons avec les opinions de celles et ceux qui souhaitent s'exprimer de manière spontanée ainsi que les interventions des personnes qui se sont inscrites pour présenter un mémoire ou une opinion verbale. À la fin de la séance, il y aura une période réservée pour les rectifications.

35 Au moment de leur intervention, tous les participants et participantes doivent s'adresser à moi ou à la commissaire. S'il s'agit d'une question, nous la dirigerons à la personne concernée. Aussi, la commission peut intervenir en tout temps pour obtenir de l'information supplémentaire et il se pourrait que nous échangions avec les personnes qui viennent donner leur opinion afin de préciser leur propos. Il est important de noter que le respect mutuel et la courtoisie sont de mise en tout temps.

40 Enfin, afin de permettre à toutes et à tous de profiter des informations qui seront présentées en séance publique pour se faire une opinion sur le projet, la commission a décidé d'accorder jusqu'au 22 juillet pour transmettre un mémoire, un commentaire ou une image commentée.

De plus, les personnes qui auraient déjà transmis un mémoire et qui souhaiteraient y apporter des modifications pourront le faire également.

5 À la fin de la séance, nous entendrons les rectifications, le cas échéant. En effet, toute personne a la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire ou la présentation d'un participant ou d'une participante. Cela dit, une rectification se limite à corriger des inexactitudes démontrées, comme une erreur de date ou de quantité, une fausse référence ou une citation erronée. Il n'est donc pas question de se prononcer sur la justesse ou la suffisance d'une analyse ou de réagir à une opinion exprimée lors de la séance. Pour vous prévaloir de ce droit de rectification, vous devez vous inscrire au registre à l'arrière de la salle ou à distance, en remplissant le formulaire prévu à cet effet dans la page 10 du mandat, sur le site Web du BAPE, ou en appelant au 1 800 463-4732 poste 6.

15 Les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la prochaine semaine, au plus tard le 26 juillet. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en avvertir Mathieu Giroux, coordonnateur du secrétariat de la commission. À défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas accepter votre rectification.

20 Si un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, il faut que celle-ci le mentionne au moment de le demander -- au moment de la demande. La commission rédigerait une décision écrite à ce sujet et elle la rendra publique. Il se pourrait que le document soit rendu public en tout ou en partie ou qu'il demeure confidentiel.

25 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. À ma gauche, Karim Chami, analyste. À l'arrière de la salle, la conseillère en communication, Karine Lavoie; le coordonnateur du secrétariat de la commission, Mathieu Giroux. À distance, il y a aussi l'agente de secrétariat, Brigitte Bernier, qui travaille avec nous.

30 Sur le plan de la logistique, Mathieu Pellerin est responsable de la sonorisation et de la captation vidéo. Isabelle Goyette et Marie-Anne René assurent le travail de sténotypie. À ce propos, la transcription des séances sera accessible dans environ une semaine au bureau et sur le site Web du BAPE. À noter que la webdiffusion des séances en différé est accessible sur le site Web du BAPE également.

35 Enfin, de l'équipe du BAPE, Pierre Dufour, Raphael Sioui, Virginie Begue, Marie-Eve Gendron, Karine Fortier et Andrea Aristizabal sont chargés de la webdiffusion des séances.

Nous allons poursuivre les présentations. À ma droite, Vincent Chakour, porte-parole de l'initiateur du projet.

40 Si vous voulez bien vous présenter et présenter les membres de votre équipe, s'il vous plaît.

M. VINCENT CHAKOUR :

Oui. Bonjour à tous, bonsoir à tous. Vincent Chakour, gérant des projets de l'autoroute 15 et du pont Gédéon-Ouimet. Je suis accompagné de Marc-Antoine Métivier, de Jia Lun Poon, ingénieur en acoustique, de monsieur Claude Thibeault, directeur général des grands projets de l'ouest du Québec.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Chakour.

Maintenant, à ma gauche, pour vous présenter les personnes-ressources qui ont été invitées afin de répondre aux questions des participants et participantes, et pour que la commission ait accès à toute l'information disponible, Vincent Villeneuve, porte-parole du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Je vous demanderais de vous présenter et de faire de même pour les gens qui vous accompagnent, s'il vous plaît.

M. VINCENT VILLENEUVE :

Monsieur le président, Madame la commissaire, bonsoir. Je me présente, Vincent Villeneuve, biologiste, chargé de projet à la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques. Au cours de cette audience, j'agirai comme porte-parole pour le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Le ministre a réuni une équipe d'experts pour répondre aux questions de la commission.

Je suis accompagné, à ma gauche, de monsieur Hubert Gagné, chargé de projet à la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres; monsieur Renaud Leblanc-Guindon, ingénieur en acoustique environnementale à la Direction des politiques de l'atmosphère. Sont également présents à distance, pour amener des précisions : monsieur Sébastien Auger, biologiste à la Direction de la gestion de la faune pour les régions de Lanaudière et les Laurentides, puis monsieur Jean-Paul Tagro, analyste au secteur industriel de la Direction régionale de l'analyse de l'expertise pour les régions de Montréal et de Laval.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Villeneuve.

Maintenant, le docteur Louise Lajoie, porte-parole du ministère de la Santé et des Services sociaux.

Si vous voulez bien vous présenter et présenter les gens qui vous accompagnent.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

5 Alors, je suis médecin en santé environnementale à la Direction de santé publique des
Laurentides, et nous travaillons conjointement avec la Direction de santé publique de Laval, où il y a
Mark-Andrew Stefan et Stéphanie Susser et Gabrielle Bureau. Ce sont trois médecins qui sont aussi
complémentaires dans l'équipe, pour toute l'évaluation des risques d'une autoroute, sur les plans que
10 vous avez demandés. Il y a aussi, en différé -- pas « en différé », à distance mon collègue qui est en
géomatique et qui a fait des évaluations au niveau de l'acceptabilité, qui s'appelle Guillaume
Charest-Hallé.

LE PRÉSIDENT :

15 Merci beaucoup, madame Lajoie.

Je crois que nous avons également, du côté de l'Institut national de la santé publique, à distance,
madame Olivia Roy-Malo. Est-ce bien le cas?

20 **M^{me} OLIVIA ROY-MALO :**

Oui, bonsoir. Donc...

LE PRÉSIDENT :

25 Bonsoir madame.

M^{me} OLIVIA ROY-MALO :

30 Oui. Conseillère scientifique en évaluation des impacts sociaux et psychologiques ainsi qu'en
évaluation environnementale.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci beaucoup. Bienvenue.

M^{me} OLIVIA ROY-MALO :

40 Merci.

LE PRÉSIDENT :

5 Nous avons aussi invité les villes de Laval et de Boisbriand à répondre par écrit à d'éventuelles questions de la commission d'enquête.

J'invite maintenant Thiago Lobato Ranier et Iane Almeida Figueiredo à venir prendre place à la table des intervenants, à l'avant, pour résumer les motifs de leur requête, de leur demande au ministre. Il faudra s'en tenir strictement aux motifs présentés au ministre.

10 Je vous invite à prendre place. Bonsoir, bienvenue. À vous la parole.

PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS

M. THIAGO LOBATO RANIER ET M^{me} IANE ALMEIDA FIGUEIREDO

M. THIAGO LOBATO RANIER :

15
20 Bonsoir à tous. Tout d'abord, nous tenons à vous remercier pour cette opportunité, au BAPE, pour avoir organisé cette séance, et aussi aux initiateurs du projet pour nous écouter, étant donné qu'il s'agit d'un sujet très important.

25 Notre objectif avec cette demande de consultation ciblée est de questionner et proposer des améliorations ou des solutions par rapport au bruit causé par le pont Gédéon-Ouimet, l'autoroute 15, entre Laval et Boisbriand. En tant qu'habitants de la région, nous pensons que c'est le meilleur moment pour en discuter, vu que le pont devra être construit -- reconstruit dans les prochaines années.

30 Actuellement, la circulation intense des véhicules est un facteur qui provoque de nombreuses nuisances sonores dans la région. Il s'agit de plusieurs propriétés résidentielles et commerciales qui sont affectées 24 sur 24 heures par ce facteur. Il est possible de mesurer des valeurs allant jusqu'à 100 décibels dans le voisinage et jusqu'à 90 décibels dans les balcons des habitations. C'est important de savoir que cette valeur peut déjà causer des dommages auditifs permanents. Un bruit incessant est également perceptible à l'intérieur des propriétés. La réverbération interne des appartements et maisons, même avec toutes sortes d'isolations, est quelque chose de difficile à régler. C'est un fait terrible, lorsqu'il s'agit d'une région touristique et d'une zone qui abrite un certain nombre d'espèces importantes pour la faune de la région. Les bruits intenses freinent le développement local, la valeur immobilière et l'écotourisme.

35
40 Nous proposons des mesures très permanentes, comme par exemple la construction d'une barrière acoustique sur tout le périmètre du pont et de la route rénovée, en profitant bien sûr des travaux de reconstruction. Il est important de préciser qu'il ne s'agit pas seulement d'une barrière temporaire liée

aux travaux, mais d'une barrière permanente, capable de réduire la réverbération des voitures et des camions. Les bruits moteurs des véhicules, ajoutés au contact entre les roulements des roues et la route, la chaussée, transmettent une réverbération dans toute la région de Boisbriand, aussi à Rosemère, et peuvent être perçus à des kilomètres de distance.

5

En parlant de notre immeuble, nous sommes situés au 140 chemin de la Grande-Côte à Boisbriand et notre balcon est à quelques mètres de l'autoroute. L'élargissement des routes entraînera automatiquement une augmentation du trafic, et non seulement des véhicules, camions, mais des autobus de transport public et tous les problèmes mentionnés ci-dessus.

10

La rumeur selon laquelle le trafic ou le niveau sonore seront les mêmes qu'aujourd'hui n'est pas valide. Selon le ministère des Transports du Québec et de la Mobilité durable, le nombre de véhicules augmente graduellement à chaque année dans la province. Il est donc logique, d'ici la fin des travaux, ce nombre augmentera automatiquement. Rappelons qu'avec un nouveau pont et un plus grand nombre de voies, les conducteurs choisiront l'autoroute 15 comme nouvelle route.

15

J'aimerais préciser qu'il ne s'agit pas d'un problème connecté seulement à notre propriété mais aussi de notre région. L'île Morris et trois autres zones résidentielles à côté de l'autoroute sont directement touchées par cette réverbération. Nous avons des entreprises situées de l'autre côté du pont, comme des cabinets médicaux, des restaurants, des bureaux, et cetera. Si tant de personnes sont directement frappées par le bruit, nous ne pouvons pas ignorer à quel point la faune et la flore sont également affectées. Souvent, lorsque je discute avec les autorités locales du bruit causé par l'autoroute 15, j'entends toujours la même réponse : « Les propriétés sont venues après les ponts. C'est vous qui avez choisi de vivre près d'une autoroute. » Je vous dis donc : l'environnement, les animaux de la région et le silence étaient là bien avant la construction de cette autoroute. Nous vivons dans un environnement sonore chaotique 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Si nous pensons à nous-mêmes, nous devons aussi penser aux autres espèces qui vivent ainsi.

20

25

Ces vibrations, bruits et réverbérations peuvent être réduits en prenant des mesures simples, comme par exemple : réduction de la vitesse maximale de la route; mise en place de radars fixes du contrôle de vitesse; amélioration de la qualité du revêtement des voies, chaussées; l'ajout d'une barrière acoustique, soit en acrylique transparent, par exemple, ou en béton, entre autres. Étant donné que nous allons souffrir directement à cause des travaux, tels que les chantiers, les bruits d'impact, des bruits d'ouvrage, la poussière, les changements de circulation, et cetera, cette mesure définitive serait le minimum que vous pourriez nous offrir en tant qu'amélioration pour notre vie future.

30

35

Merci de tenir compte de cette situation afin d'améliorer la qualité de vie dans la région et ses environs. Merci beaucoup.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Ranier, pour votre présentation. Madame Figueiredo.

5 Je vais profiter des quelques minutes, là, qui nous sont offertes à la suite de votre présentation pour vous demander une courte précision sur une affirmation que vous avez faite, là, dans votre requête, puis qu'on avait notée puis que vous avez mentionnée ici, concernant des mesures qui auraient été faites, là, de valeurs de bruit, là. Vous parlez de 100 décibels dans le voisinage et de 90 décibels sur
10 les balcons. Ces mesures-là, est-ce que... de quelle façon elles ont été prises? Est-ce qu'elles ont été prises par vous? Est- ce qu'on a accès à ces mesures-là? Parce que c'est des mesures élevées, comme vous le mentionnez, donc la commission aimerait avoir plus de précision sur les mesures que vous mentionnez dans votre requête.

M. THIAGO LOBATO RANIER :

15 En fait, je suis chargé de projet, estimateur sur une entreprise de... qui travaille avec l'acoustique, l'entrepreneur fait des travaux institutionnels, OK, ce n'est pas des travaux [inaudible]. Donc, j'utilise un appareil spécifique pour mesurer les décibels, donc c'est ça que j'ai fait, j'ai utilisé l'appareil. Nous pourrions utiliser aussi des cellulaires, par exemple, c'est précis aussi. Donc, c'est ça.

20

M^{me} IANE ALMEIDA FIGUEIREDO :

Des applications mobiles, oui.

25 **M. THIAGO LOBATO RANIER :**

Et des applications mobiles.

LE PRÉSIDENT :

30

Donc, je comprends bien que c'est des valeurs que vous avez vous-même mesurées...

M. THIAGO LOBATO RANIER :

35

Oui, exactement.

LE PRÉSIDENT :

40

... à partir de différents...

M. THIAGO LOBATO RANIER :

Exactement, oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... soit appareils mobiles, soit un sonomètre, là?

10 **M. THIAGO LOBATO RANIER :**

Oui, exact.

LE PRÉSIDENT :

15 Un peu de la même catégorie que ceux qu'on peut voir dans les études d'impact. Très bien. Bien, je vous remercie beaucoup.

La parole est maintenant à l'initiateur de projet, Vincent Chakour, qui présentera le projet durant environ 20 minutes.

20

Monsieur Chakour, à vous la parole.

**PRÉSENTATION DE L'INIATEUR DU PROJET
MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE
M. VINCENT CHAKOUR**

25

M. VINCENT CHAKOUR :

30

Alors, bonsoir à tous. Bonsoir, Monsieur le président, Madame la commissaire.

J'aimerais d'abord prendre un instant pour remercier mes collègues ici présents et tous ceux qui ont participé au projet.

35

Le Ministère est fier de vous présenter son projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet.

La présentation se déroulera ainsi. On débutera avec la localisation et une brève présentation du projet, on abordera ensuite les enjeux soulevés dans l'évaluation environnementale ainsi que les mesures d'atténuation qui sont proposées, et on terminera avec la présentation des prochaines étapes.

40

5 Inauguré en 1958, le pont Gédéon-Ouimet est une infrastructure majeure pour la grande région de Montréal, accueillant jusqu'à 136 000 véhicules par jour. Il s'agit du principal corridor de transport reliant Montréal et Laval à la Rive-Nord ainsi qu'un des liens autoroutiers les plus achalandés de la province. La structure se rapproche de la fin de sa vie utile. Au fil des ans, les structures se sont détériorées, en particulier la dalle de béton sur laquelle circulent les véhicules. L'infrastructure nécessite également une mise aux normes pour permettre une meilleure gestion des incidents et des entraves ainsi que pour faciliter l'entretien [inaudible]. Nous tenons à souligner que la structure demeure sécuritaire, puisque le pont fait régulièrement l'objet d'inspections et que des interventions sont réalisées au besoin.

10 La portée du projet, c'est-à-dire la zone d'intervention, s'étend sur environ 2,5 kilomètres. La couleur orange sur la carte représente la zone de reconstruction du pont, qui s'étend sur un peu plus d'un kilomètre, tandis que la couleur verte représente les zones où la chaussée sera reconstruite et élargie, pour permettre l'aménagement d'une voie réservée dans chaque direction. Enfin, la reconstruction du pont d'étagement du chemin de la Grande-Côte est requise dans le cadre des travaux afin d'accueillir la nouvelle configuration de l'autoroute 15.

20 Contrairement au pont actuel qui est fait d'une seule structure, le nouveau pont sera composé de deux structures indépendantes : une pour la direction sud et l'autre pour la direction nord. Chacune des structures comprendra quatre voies de circulation, dont une qui sera réservée au transport collectif. La structure en direction sud comportera également une piste polyvalente bidirectionnelle. Celle-ci pourra être empruntée par les piétons, les cyclistes et tout autre mode de transport actif.

25 Une fois les travaux complétés, les citoyens pourront profiter des éléments suivants : deux voies réservées permettant une plus grande fiabilité pour les autobus et les covoitureurs, d'une piste polyvalente de 4,5 mètres de largeur, avec deux belvédères pour observer la rivière des Mille Îles, et d'une facture visuelle améliorée pour le nouveau pont afin qu'il se fonde davantage dans son environnement.

30 La piste polyvalente sera raccordée aux réseaux cyclables municipaux de Laval et de Boisbriand. À Boisbriand, elle sera raccordée à la piste cyclable existante du chemin de la Grande-Côte. À Laval, une boucle sous le pont permettra la connexion de la piste de part et d'autre du pont, faisant ainsi tomber une barrière importante au transport actif.

35 Voici maintenant le tracé projeté du nouveau pont Gédéon-Ouimet. Dans un premier temps, la direction nord sera construite à l'est du pont actuel, puis la direction sud sera construite à l'emplacement du pont existant. Cette reconstruction en phases permet de maintenir le même nombre de voies de circulation pendant les travaux, ce qui est essentiel étant donné le rôle important que joue le pont dans le transport des personnes et des marchandises.

40

Voici quelques informations complémentaires sur le projet. La durée de vie de l'ouvrage sera d'au moins 75 ans. La réalisation du projet se fait en mode traditionnel, ce qui signifie que le Ministère confiera à différents mandataires et entrepreneurs, par le biais d'appels d'offres publics, la préparation des plans et devis, la réalisation des travaux ainsi que la surveillance et le contrôle qualité des travaux. Les travaux seront carboneutres et leur durée approximative est de sept ans, incluant une année de travaux préparatoires.

Parlons maintenant des enjeux environnementaux, sociaux et économiques tirés de l'étude d'impact environnemental produite par le Ministère.

Le pont Gédéon-Ouimet et ses approches traversent à la fois des milieux naturels et des milieux bâtis. Le projet s'insère principalement dans la rivière des Mille Îles et sur ses îles. La rivière des Mille Îles est un écosystème riche en habitats pour la faune et la flore. La zone d'étude comprend plusieurs milieux humides, des secteurs boisés, des aires protégées et des espèces fauniques et floristiques à statut particulier. C'est aussi un milieu récréotouristique et culturel important pour la communauté avoisinante. Les approches du pont, quant à elles, sont situées en milieu bâti. Des zones résidentielles, commerciales et industrielles sont adjacentes à la zone des travaux.

Dans le cadre de l'étude d'impact, huit enjeux ont été identifiés : la préservation de la qualité des milieux humides et hydriques, la préservation des aires protégées et des territoires d'intérêt écologique, la préservation de la qualité et de la diversité des habitats, l'atteinte de la carboneutralité des travaux, le maintien de la qualité de vie des usagers et des riverains, le maintien des usages et des activités récréotouristiques, le maintien de la vitalité économique et la préservation des activités et des usages traditionnels des Autochtones. Pour chacun de ces enjeux, nous présenterons les impacts anticipés, les mesures d'atténuation qui seront mises en place et, finalement, l'impact résiduel, soit l'impact qui demeurera présent après l'application des mesures d'atténuation.

Le Ministère est conscient du caractère exceptionnel du milieu dans lequel s'insérera le nouveau pont, et c'est pourquoi des mesures seront prises afin de limiter les répercussions sur ces milieux en intégrant immédiatement au projet les mesures d'atténuation et de bonification applicables.

Nous retrouvons plusieurs milieux humides et hydriques dans le secteur du projet. Ces milieux jouent un rôle essentiel dans la préservation des différentes espèces et de la qualité de l'eau. Le Ministère est conscient que les travaux entraîneront des perturbations des milieux ainsi qu'une perte temporaire ou permanente de superficies, par exemple lors de la mise en place des aires de chantier ou lors de l'aménagement des ouvrages temporaires.

Le projet présente deux types d'ouvrages temporaires, des ponts et des jetées temporaires. Lorsque possible, nous avons privilégié les ponts temporaires plutôt que les jetées pour réduire l'empiètement et l'impact sur les milieux humides.

Parmi les impacts temporaires anticipés durant les travaux, on note une perte de superficies pour les milieux humides et hydriques ainsi qu'un ensablement ou de l'érosion des herbiers aquatiques, causés par le changement dans la dynamique de déplacement des sédiments dans l'eau.

5 Parmi les impacts permanents, on note la perte de superficies des milieux humides et hydriques, à la suite de la construction des nouvelles structures. À noter cependant que, malgré l'élargissement du pont, il y aura une réduction du nombre de piles dans l'eau. Les perturbations aux herbiers aquatiques sont également considérées comme un impact permanent.

10 Afin d'atténuer les répercussions du projet dans son environnement naturel, une série de mesures sont envisagées. Notons, entre autres : la mise en place de barrières à sédiments et d'érosion; un suivi de la bathymétrie du fond de la rivière; un suivi des effets des travaux sur les herbiers aquatiques -- qui comprend une vérification annuelle de plusieurs éléments, dont la luminosité, la densité et l'apparition de nouvelles espèces -- et, pour terminer, la remise en état des lieux et des milieux. Avec l'application des mesures d'atténuation, les impacts sont évalués à « non importants »,
15 autant durant les travaux qu'après la mise en service du pont.

[Inaudible] aires protégées ou territoires à intérêt écologique ont été répertoriés dans le secteur du projet. Entre autres : un écosystème forestier exceptionnel de 4.6 hectares sur l'île Lefebvre, abritant
20 une communauté végétale rare, composée d'érables argentés et de micocouliers *occidentals*; une partie des milieux humides et terrestres sur les îles Morris, qui est identifié comme un milieu d'intérêt métropolitain; l'île Morris où l'on retrouve un habitat faunique; le refuge faunique de la rivière des Mille Îles dans son ensemble ainsi que plusieurs milieux naturels de conservation volontaire.

25 Les pertes associées aux aires protégées sont principalement causées par le déboisement requis pour les travaux. Parmi ces pertes, certaines sont considérées comme temporaires. C'est le cas lorsque la revégétalisation ou le reboisement permettra de retrouver les fonctions originelles du milieu. On parle, dans ce cas, d'une remise en état. D'autres pertes sont plutôt considérées comme étant permanentes. C'est le cas lorsqu'il n'est pas possible de revégétaliser ou si la revégétalisation n'est pas considérée
30 comme étant une remise en état, puisqu'elle ne permettra pas de recréer des aires à haute valeur écologique équivalentes à celles qui seraient perdues.

35 Le Ministère mettra en place plusieurs mesures d'atténuation, dont le balisage des secteurs à déboiser et ceux à protéger, la revégétalisation des surfaces déboisées temporairement, la compensation de la perte d'aires protégées ainsi que l'identification des arbres à conserver et plus particulièrement les individus d'essences rares, comme le micocoulier et l'érable argenté. Malgré la mise en place de telles mesures, l'impact résiduel du projet sur cet enjeu est important, autant en travaux qu'après la mise en service, car il n'est pas possible de recréer des aires à haute valeur écologique équivalentes.
40

5 La rivière des Mille Îles est riche en biodiversité et elle est composée d'une multitude d'habitats. C'est pourquoi un inventaire des espèces a été réalisé, entre autres pour les oiseaux, les tortues, les poissons et les couleuvres. Le Ministère a planifié ses interventions de reconstruction tout en prévoyant les mesures à mettre en place pour limiter les perturbations de cet écosystème complexe et rare dans la région métropolitaine.

10 Tel qu'attendu, la rivière des Mille Îles est propice à la présence d'espèces aquatiques, où plus de 60 espèces y ont été pêchées. De ce nombre, 14 espèces de poissons à statut précaire ont été répertoriées ou considérées comme potentiellement présentes dans l'aire d'étude. Deux espèces ont été observées récemment, soit l'esturgeon jaune et le méné d'herbe.

15 Parmi les perturbations temporelles, on note les perturbations du milieu aquatique par la mise en place des jetées et l'augmentation de la turbidité de l'eau, ce qui correspond au nombre de particules dans l'eau. Lorsque possible, des ponts temporaires sont prévus plutôt que des jetées, là où se trouvent des frayères, pour réduire l'impact sur l'habitat du poisson.

20 Autre perturbation permanente : on note la perte d'habitats aquatiques due à l'ombrage et une altération des habitats aquatiques. La nouvelle configuration du pont modifie le mouvement de l'eau et donc les habitats en sont impactés. Il est prévu de restaurer les habitats à la suite du retrait des jetées temporaires et de compenser, si requis, les dommages qu'il pourrait demeurer à la suite du bilan de suivi.

25 Nous avons également évalué les habitats sur les milieux terrestres, par exemple pour les oiseaux et les chauves-souris. De manière générale, les perturbations temporaires et permanentes sur la faune terrestre sont dues au déboisement, par exemple pour les maternités de chauves-souris à proximité du pont. Également, une colonie importante d'hirondelles à front blanc utilise actuellement le pont Gédéon-Ouimet pour nicher. Pour réduire l'impact sur les hirondelles, le Ministère installera, durant le printemps, avant l'arrivée des hirondelles, des filets pour les empêcher de construire des nids sur les structures qui vont subir les interventions.

30 L'inventaire floristique a révélé plusieurs espèces en situation précaire dans la zone d'étude. Neuf d'entre elles ont été observées, dont le chêne bicoloré, la lézardelle penchée, le noyer cendré et le caryer ovale. Ces deux dernières, soit le noyer cendré et le caryer ovale, en plus de l'acore roseau, sont trois espèces floristiques présentes dans le secteur qui sont valorisées par la communauté autochtone.

35 Une perturbation temporaire et permanente des milieux terrestres, due au déboisement, est prévue, particulièrement la coupe de quatre noyers cendrés et d'une colonie de matteucies ainsi que la perte d'un hectare de couvert forestier exceptionnel et de quatre plants de potamot à gemme.

40 Des mesures d'atténuation propres à chaque espèce seront mises en place, soit pour les poissons, les oiseaux, les chauves-souris, la flore et le couvert forestier, pour ne nommer que ceux-là.

5 Parmi les mesures principales, notons : l'installation des filets pour les nids d'hirondelles, le respect des périodes de restriction pour les différents groupes fauniques, la remise en état des habitats, des mesures de contrôle de l'érosion et des espèces végétales exotiques envahissantes, la compensation pour la perte d'écosystèmes forestiers exceptionnels, la relocalisation des mulettes -- qui sont des moules d'eau douce -- le suivi bathymétrique de l'érosion et de la sédimentation ainsi qu'un projet de restauration d'une frayère adjacente. L'impact résiduel est évalué à « non important », sauf pour la perte de couvert forestier. Une compensation est prévue pour cette perte.

10 Les travaux de reconstruction du pont entraîneront une augmentation des gaz à effet de serre dans le secteur, et le Ministère en est conscient. Les émissions anticipées lors des travaux de construction ne représentent qu'une petite fraction des émissions provenant du secteur des transports au Québec. Pour les travaux, nous estimons des émissions de GES à environ 47 000 tonnes équivalents CO₂, ce qui est représenté environ 0,14 % des émissions annuelles de GES dans le secteur des transports au Québec.

15 Afin de réduire l'empreinte carbonique des travaux, il est prévu de maintenir la machinerie et leurs systèmes antipollution en bon état de fonctionnement, de sensibiliser les employés à l'écoconduite et de recourir systématiquement à une alimentation électrique pour l'équipement fixe, comme un compresseur. Avec l'application de ces mesures, l'impact résiduel durant les travaux est non important. Les émissions de GES qui ne pourront pas être évitées seront compensées, ce qui va permettre d'atteindre la carboneutralité pour la phase de construction.

20 Le pont Gédéon-Quimet et ses approches se retrouvent principalement en milieux boisés et en milieux résidentiels. Comme mentionné précédemment, il s'agit de l'un des liens autoroutiers les plus achalandés du Québec. Les riverains et les usagers de la route devront composer avec un chantier d'une durée approximative de sept ans. Ils seront amenés à changer leurs habitudes de façon temporaire et permanente. On anticipe des impacts sur la qualité de l'air et de l'eau, sur les déplacements avec tous les modes de transport ainsi que sur le climat sonore.

30 Une fois les travaux complétés, les riverains et les usagers de la route vont bénéficier, entre autres : d'une structure qui sera plus sécuritaire et qui favorisera la fluidité de la circulation, lorsqu'un véhicule tombe en panne sur le pont; de nouvelles voies réservées au transport collectif, qui permettront une diminution de temps de parcours des autobus et des covoitureurs, particulièrement durant les périodes de congestion; d'une nouvelle piste polyvalente pour le transport actif, qui aura deux belvédères à partir desquels les usagers pourront observer la rivière des Mille Îles, la piste sera
35 raccordée aux réseaux cyclables municipaux de Laval et de Boisbriand; et d'un pont qui va mieux s'insérer dans le milieu naturel et humain environnant et qui mettra en valeur la rivière des Mille Îles.

40 Afin de minimiser les répercussions sur les riverains et les usagers, de nombreuses mesures de surveillance seront mises en place en lien avec la qualité de l'air, la qualité de l'eau, le climat sonore. À

cette surveillance s'ajoutent différents moyens qui seront pris pour atténuer les impacts des travaux.

5 Pour la qualité de l'air, on note principalement : de limiter la vitesse de circulation sur le chantier, d'entretenir et d'inspecter régulièrement la machinerie, d'éviter dans la mesure du possible les travaux générateurs de poussière lors de forts vents et de procéder à l'abattage de la poussière.

10 Pour la mobilité, il s'agira d'implanter des mesures incitatives pour le transport collectif, de maintenir trois voies de circulation par direction durant les travaux et de maintenir la communication avec les usagers de la route.

15 En ce qui concerne le climat sonore, les mesures comprennent : la surveillance des niveaux sonores et l'utilisation d'écrans antibruit temporaires et d'enceintes acoustiques, ainsi que l'aménagement d'un mur antibruit permanent au sud-est du pont, dans le secteur de la Pointe-Longlois à Laval, puisque l'augmentation des niveaux sonores à cet endroit dépasseront les seuils fixés par le Ministère. Considérant l'ensemble des mesures d'atténuation qui seront mises en place, l'impact résiduel durant les travaux et après la mise en service du pont est évalué à « non important ».

20 La zone de travaux sera située dans un secteur achalandé pour la pratique de diverses activités récréotouristiques, par exemple l'observation de la faune, la randonnée, le vélo, la navigation de plaisance, le canot et le kayak. C'est un secteur avec plusieurs rampes de mise à l'eau, des sites de location d'embarcations et des parcs municipaux.

25 Afin de permettre la poursuite des activités nautiques, un chenal de navigation sera maintenu durant la période des travaux. Des zones navigables seront balisées avec de la signalisation, afin que les zones accessibles et habitées puissent être repérées facilement. Durant les travaux, l'impact résiduel sera ainsi évalué à « non important ». Par ailleurs, après la mise en service du pont, la présence de la nouvelle piste polyvalente et de ses belvédères entraînera un impact positif pour les usagers du transport actif.

30 L'autoroute 15 est un axe routier important pour les entreprises situées aux alentours du pont Gédéon-Ouimet. Avec plus de 6 000 véhicules lourds qui y circulent chaque jour, le pont fait d'ailleurs partie des grands ouvrages indispensables à l'intégrité du réseau de transport régional et à la continuité opérationnelle de l'économie.

35 Les travaux pourraient avoir des répercussions sur les activités commerciales et sur l'accès aux commerces. Comme mentionné précédemment, les impacts sur les activités commerciales des entreprises de location d'embarcations seront atténués par le maintien d'un chenal de navigation sous le pont durant les travaux. Pour ce qui est de l'accès aux commerces, les mesures suivantes seront mises en place : l'accès aux commerces sera maintenu en tout temps; la signalisation sera accrue durant les travaux; des mesures incitatives de transport collectif seront prévues; et, lorsque des fermetures de
40

voies de circulation seront requises, elles auront lieu majoritairement la nuit. L'application de ces mesures d'atténuation nous amène à considérer l'impact résiduel comme étant « non important », durant les travaux et après la mise en service du pont.

5 Le pont Gédéon-Ouimet est situé au coeur d'une zone où des membres de la nation mohawk sont susceptibles de pratiquer des activités traditionnelles. La chasse aux oiseaux migrateurs et la pêche sont des activités qui seront plus particulièrement touchées par les travaux. Pour limiter les répercussions sur l'expérience des chasseurs et des pêcheurs, la mise en place de différentes mesures d'atténuation est prévue. Le Ministère informera la communauté mohawk sur les différentes phases de
10 travaux et les entraves qui pourraient influencer leurs activités traditionnelles. L'accès aux zones de chasse et de pêche sera maintenu et balisé, si les conditions de sécurité le permettent.

15 Malgré la mise en place de ces mesures d'atténuation, l'impact résiduel demeurera important durant les travaux. L'accessibilité des lieux de chasse aux oiseaux migrateurs et de pêche variera selon la période de travaux et il y aura également une diminution de la disponibilité de la ressource. Après la mise en service du pont, l'impact sera non important, sauf pour ce qui concerne de l'empiètement permanent sur différents habitats dont il a été question précédemment dans la présentation. Une fois le pont reconstruit, les oiseaux migrateurs et autres espèces fauniques devraient prendre deux à trois ans pour s'adapter, soit le temps requis pour que la flore du secteur se redéveloppe et se stabilise.

20 Le tableau suivant résume les impacts résiduels par enjeu, c'est-à-dire l'impact après la mise en place des mesures d'atténuation. Notons que la majorité des impacts résiduels sont « non importants », à l'exception de ceux-ci : l'enjeu de la préservation des aires protégées et des territoires d'intérêt écologique, où il est « important » durant les travaux et après sa mise en service; l'enjeu de la
25 préservation de la qualité et de la diversité des habitats, où il est « important » uniquement pour la perte de couvert forestier, après la mise en service du pont; et, finalement, pour l'enjeu des activités et des usages traditionnels autochtones, où l'impact résiduel est « important » durant les travaux et « important » après la mise en service du pont pour l'empiètement permanent dans les différents habitats. Notons que l'impact résiduel des activités récréotouristiques est « positif », lorsqu'on considère
30 l'ajoute de la piste polyvalente et de ses belvédères.

35 Les prochaines grandes étapes du projet sont : l'analyse environnementale du projet par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, l'émission du décret gouvernemental et des autorisations environnementales, l'autorisation du projet par le Conseil des ministres, les appels d'offres pour les contrats de construction et, finalement, le début des travaux.

40 Je vous remercie pour votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Chakour, pour votre présentation.

5 Le registre est maintenant ouvert. Vous pouvez vous y inscrire en salle, à la table d'accueil, auprès de madame Lavoie et de monsieur Giroux. Vous pouvez aussi vous inscrire en ligne aux coordonnées qui vont être affichées à l'écran dans quelques instants.

10 Je tiens à préciser qu'au moment des rencontres préparatoires nous avons demandé certains documents, je vais donc aller du côté de l'initiateur du projet.

Si vous avez déposé des documents qu'on vous avait demandés en rencontres préparatoires, juste les nommer, les documents que vous avez...

15 **M. VINCENT CHAKOUR :**

C'est lesquels documents?

LE PRÉSIDENT :

20 Je parle de votre côté, vous n'aviez pas déposé de documents, est-ce que c'est possible?

M. VINCENT CHAKOUR :

25 On n'avait pas de documents...

LE PRÉSIDENT :

30 Vous n'aviez pas de documents...

M. VINCENT CHAKOUR :

... supplémentaires [inaudible].

35 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, c'est bon. Il y avait la présentation puis...

40

M. VINCENT CHAKOUR :

Tout à fait.

5 **LE PRÉSIDENT :**

C'est très bien.

M. VINCENT CHAKOUR :

10

Merci.

LE PRÉSIDENT :

15

Du côté des personnes-ressources, monsieur Villeneuve, nommez le document que vous avez déposé de votre côté.

M. VINCENT VILLENEUVE :

20

Oui, effectivement, il s'agit du document « Position ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire », daté de mars 2021.

LE PRÉSIDENT :

25

Parfait, merci beaucoup, monsieur Villeneuve. Donc, ce document est accessible sur le site Web du BAPE.

Nous allons maintenant prendre une courte pause de 15 minutes, pour laisser le temps aux personnes intéressées de s'inscrire au registre, en salle ou en ligne. Merci, à tout à l'heure.

30

19 h 40 - SUSPENSION DE LA SÉANCE
20 h - REPRISE DE LA SÉANCE

35

PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES

LE PRÉSIDENT :

40

La commission va reprendre ses travaux, avec un premier intervenant qu'on va inviter à l'avant.

Monsieur Ranier, je vous invite à la table des intervenants, venir poser vos questions.

Donc, je rappelle les règles, là, pendant que vous vous installez. Je permets deux questions par intervention, et si vous en ressentez le besoin, vous pouvez vous réinscrire au registre à l'arrière, même chose pour les gens qui participent aux travaux à distance. Merci. Donc, à vous la parole, monsieur Ranier.

M. THIAGO LOBATO RANIER ET M^{me} IANE ALMEIDA FIGUEIREDO

M. THIAGO LOBATO RANIER :

OK, merci. Est-ce que vous auriez une prévision pour débiter les travaux, OK, pour débiter le chantier, ou un échéancier approximatif? Juste pour qu'on puisse avoir une idée.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Ranier, ça se passe...

M. THIAGO LOBATO RANIER :

OK.

LE PRÉSIDENT :

... ici, en avant. Aucun problème, mais simplement le rappeler, là. Je fais un rappel, là...

M. THIAGO LOBATO RANIER :

Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

... les échanges se font entre vous et la commission, puis c'est la commission qui redirige les questions. Puis simplement pour vous informer de la situation, lorsqu'il y a une question qui est posée, là, on va souvent faire le tour, là, des intervenants qui auraient potentiellement de l'information à transmettre, là, à la suite d'une question que vous posez.

Donc, vous pouvez reprendre, je suis désolé.

M. THIAGO LOBATO RANIER :

Reprendre la question?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Reprendre, non, juste répéter votre question, là, pour être sûr parce que... pour être sûr que je l'ai bien comprise.

10 **M. THIAGO LOBATO RANIER :**

Si nous avons une prévision du début du chantier, juste pour qu'on puisse avoir une idée du début des travaux sur le pont, sur l'autoroute.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci, c'est très clair. Je vais aller du côté de l'initiateur.

20 Monsieur Chakour, est-ce que vous pouvez nous parler du début des travaux, mais aussi peut-être plus globalement de l'échéancier que vous prévoyez, là, début et phases de travaux, jusqu'à la fermeture éventuellement du chantier?

M. VINCENT CHAKOUR :

25 Ce qu'on peut dire pour l'instant, c'est que les travaux sont d'une durée de sept ans, incluant les travaux préparatoires. En ce qui a trait à l'échéancier, considérant que le projet du pont Gédéon-Ouimet est assujéti à la Directive de la gestion de projets majeurs... des projets majeurs en infrastructure, il n'est pas possible de s'avancer sur un échéancier ni sur les coûts du projet jusqu'à ce qu'il y ait une approbation ou une autorisation du Conseil des ministres. Donc, ça fait partie de l'échéancier global.
30 Donc, c'est sûr que l'approbation du Conseil des ministres viendra après le décret environnemental -- le décret gouvernemental et les autorisations gouvernementales. Donc, pour l'instant, on ne peut pas s'avancer sur un échéancier, mais disons que la prochaine étape, après le décret, ce serait d'obtenir l'autorisation du Conseil des ministres.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous êtes en mesure minimalement de nous parler du prévisionnel, avec des années ou des mois, là, sans être dans la précision exacte d'un calendrier détaillé des travaux, mais minimalement avoir un début puis une fin, là, en termes d'années?

40

M. VINCENT CHAKOUR :

5 En termes d'années, comme j'ai dit, on ne peut pas vraiment s'avancer. Vous comprendrez qu'on présente quand même le projet dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale dans le BAPE. Donc, certainement dans les prochaines années on souhaite vraiment avancer, mais encore une fois pour les années précises, on ne peut pas... on n'est pas en mesure de s'avancer.

LA COMMISSAIRE :

10 Est-ce qu'on parle de deux ans, cinq ans? Ce n'est pas le premier projet majeur comme ça qui doit obtenir, en plus du décret concernant l'autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, la procédure à laquelle vous faisiez référence au début de votre réponse. En général, ça prend combien de temps?

M. VINCENT CHAKOUR :

15 Je laisserais mon directeur général, monsieur Claude Thibeault, [inaudible].

M. CLAUDE THIBEAULT :

20 Merci Vincent.

25 Je reprends juste une première phrase. C'est, oui, on est assujetti aux grands projets, donc aux règles des grands projets. Les règles nous demandent de -- donc le décret, comme l'expliquait Vincent -- de déposer un dossier d'affaires qui sera déposé au Conseil des ministres, et c'est le Conseil des ministres qui va décider. La date de réception de notre dossier d'affaires n'est pas encore déterminée, donc on ne peut pas vous dire si c'est dans deux ans ou si c'est dans trois ans qu'on va déposer le dossier d'affaires. C'est dans les prochaines années qu'on vise, ça fait que ce n'est pas dans une décennie, ça, c'est sûr et certain, je peux vous dire que c'est dans les prochaines années, mais sans pouvoir vous préciser une année parce que ça appartient à notre ministre de déposer le dossier d'affaires.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci pour vos réponses.

40 Monsieur Ranier, vous pouvez rester à la table, là, si vous avez une deuxième question; il y a deux questions qui sont autorisées par intervention. C'était... ah oui, c'était une inscription conjointe. Bon, je m'excuse, là, je n'avais pas complètement... Bon, à votre tour, madame Figueiredo.

M^{me} IANE ALMEIDA FIGUEIREDO :

5 Alors, bonsoir à tous et à toutes. Ma question... Premièrement, j'aimerais juste clarifier à tout le monde qu'on n'est pas contre les travaux, on comprend bien la planification et tout ça, qu'on a besoin pour commencer les travaux, et cetera, mais j'aimerais savoir pourquoi une barrière acoustique était prévue pour le côté sud à Laval et pourquoi pas à Boisbriand? J'aimerais qu'on puisse passer plus de temps en analysant cette question qu'on a ici, en demandant, parce que ça va affecter, bien affecter la communauté côté nord [inaudible].

10 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Chakour, est-ce que la question est claire pour vous? Je vous donne la parole.

15 **M. VINCENT CHAKOUR :**

Et je vais donner la parole à mon collègue Jia Lun pour la réponse.

Ça ne sera pas long, on fait juste chercher le support visuel.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Pas de problème, prenez votre temps.

25 **M. JIA LUN POON :**

Oui, Monsieur le président.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Poon, à vous la parole.

35 **M. JIA LUN POON :**

Merci. Donc, pour le climat sonore à Laval, nous avons une carte qui vient présenter l'état actuel du climat sonore, et après ça on va vous montrer celui du climat sonore après la mise en service. Donc, on voit qu'il y a une différence. Et quand on regarde précisément le tracé, ici le tracé, on se rapproche substantiellement des résidents qui vivent du côté... du côté est, et donc quand on regarde la prochaine, avec un mur antibruit, on vient rabaisser le niveau pour corriger la situation.

40 Puis là, quand on regarde du côté de Boisbriand, ici c'est le climat sonore actuel, et quand on

regarde le climat sonore après la mise en service, la différence n'est pas aussi substantielle parce qu'on n'a pas un mouvement -- un déplacement latéral de la route, donc on ne se rapproche pas des résidents comme à Laval, donc c'est pour cela que, dans le cas de Boisbriand, il n'y a pas de mur antibruit projeté.

5

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Juste peut-être pour compléter cette question-là, peut-être aller plus dans la mesure d'atténuation. Est-ce qu'une mesure du type de celle qui est prévue du côté sud du pont à Laval serait possible d'être implantée du côté nord, sans égard aux modélisations que vous nous présentez, simplement, là, en considérant la possibilité d'installer une mesure d'atténuation? Parce que, bon, on pourra rediscuter des valeurs de climat sonore, mais je veux faire référence à la question de madame, ici, qui demande : est-ce que c'est possible de faire ce type d'intervention là ou ce type de mesure d'atténuation là du côté nord, sans égard à la modélisation? Je ne veux pas que vous me remettiez les cartes de modélisation, je veux que vous me parliez de l'installation, de la mise en place de ce type de mesure d'atténuation.

10

15

M. VINCENT CHAKOUR :

Juste pour bien comprendre, Monsieur le président, on parle de la faisabilité de l'installation d'un mur plutôt que si ça fait partie, par exemple, de notre politique de bruit et tout ça, et des valeurs qu'on a eues, c'est vraiment au niveau de la faisabilité?

20

LE PRÉSIDENT :

Tout à fait. On commence par là, puis on va éventuellement continuer notre questionnement, ne vous inquiétez pas.

25

M. VINCENT CHAKOUR :

Je laisserais donc Jia Lun poursuivre avec sa réponse.

30

M. JIA LUN POON :

Oui, Monsieur le président. Malheureusement, nous n'avons pas fait une étude de faisabilité du côté de Boisbriand. La raison est, au niveau de notre Politique sur le bruit routier...

35

Donc, au niveau de la Politique sur le bruit routier du Ministère, qui date de mars 1998, dans cette politique on a deux approches, on a l'approche corrective et on a l'approche planification intégrée. Dans notre cas, pour le pont Gédéon-Ouimet, on est en application de la planification intégrée, donc on est en

40

agrandissement d'une route. Donc, dans ce cas-là, la responsabilité du Ministère consiste à évaluer l'impact sonore, et si l'impact sonore est significatif, c'est là qu'on doit évaluer les mesures d'atténuation. Et, dans le cas présent, l'augmentation n'était pas significative.

5 Donc, juste pour donner un exemple, en annexe de la politique, on a la grille d'évaluation d'impact sonore. La manière de le lire, c'est de regarder à gauche, au niveau vertical, le niveau actuel, et on le compare au niveau projeté, à l'horizontal, et donc quand on a, par exemple ici, un niveau actuel de 64 dB et que le projeté serait à 65 dB, on serait dans la partie « impact faible », donc dans ce cas-là, ce n'est pas un impact qui est significatif. La politique indique que c'est significatif à partir d'un impact 10 moyen ou un impact fort. Ça fait que c'est pour cela qu'on n'a pas fait d'étude de faisabilité.

LE PRÉSIDENT :

15 Parfait. Je vais simplement peut-être rappeler les informations qu'on a eues tout à l'heure, là, concernant les mesures qui ont été prises, puis peut-être que c'est des mesures, bon, qui ont été prises pas nécessairement selon les méthodes éprouvées par le Ministère, mais on a parlé, là, de 90 décibels qui peut être atteint sur les balcons et 100 décibels qui peut être atteint dans les voisinages. Quand on se réfère au tableau 5.3 de l'annexe Q, là, de l'étude d'impact sur le climat sonore, on parle de niveaux sonores qui peuvent atteindre jusqu'à 71, 76.1 décibels. On observe aussi des valeurs qui varient entre 20 72 et 73 décibels. On est bien au-delà de ce que vous avez montré. Si on regarde ces valeurs-là, là, on est dans une perspective un peu différente des modélisations que vous avez faites. Comment vous appréhendez ces valeurs-là qui sont un peu, peut-être excentrées par rapport à vos modèles? Comment vous les traitez, dans votre analyse de bruit puis éventuellement dans l'étude de faisabilité, les mesures d'atténuation qui peuvent s'ensuivre?

25

M. VINCENT CHAKOUR :

Jia Lun, si tu peux peut-être répondre à la question.

30

M. JIA LUN POON :

Oui, Monsieur le président. Nos mesures se font avec l'unité qui s'appelle les décibels A, donc décibels puis ajustés avec... pour l'oreille humaine. Et il faut se rappeler que c'est une échelle qui est logarithmique. Donc ici, pour donner un exemple, si j'ai une source de bruit qui est à 50 dB, lorsque j'en 35 ai dix fois plus, je vais augmenter de 10 dB. Donc, ce n'est pas... on ne passe pas de 50 à 100, on passe de 50 à 60.

40

LE PRÉSIDENT :

C'est ce qu'on voit à l'écran, là...

M. JIA LUN POON :

Exactement.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... que vous nous présentez? Parfait.

M. JIA LUN POON :

10

Exactement. Et la perception, la perception humaine est qu'on double le bruit qui est perçu à l'oreille, donc c'est vraiment cette distinction-là.

15

Maintenant, pour répondre à la question des variabilités, c'est... le niveau de bruit peut être expliqué par différents phénomènes, par exemple la variation au niveau de la circulation, ou par exemple quand on a une présence d'une pointe très spécifique, par exemple une moto qui passe ou un véhicule qui a été modifié, donc un bruit qui peut durer juste sur quelques secondes peut être enregistré à ces niveaux-là.

20

LE PRÉSIDENT :

Donc, la suite à ma question, c'est : comment vous traitez cette variabilité-là dans vos mesures d'atténuation à prévoir pour l'installation, là, la reconstruction du pont?

25

Peut-être pour vous préparer en conséquence, là, quand vous aurez terminé votre réponse, je vais aller demander aussi un complément du côté du ministère de la Santé et des Services sociaux, là, peut-être juste pour vous préparer en conséquence.

30

M. JIA LUN POON :

Oui. Donc, au niveau de la Politique sur le bruit routier, nous utilisons l'indicateur qui est le niveau équivalent sur 24 heures, donc on va mesurer le niveau qui va varier pendant la journée, selon la fluctuation de la circulation. Donc, à chaque fois qu'on a une valeur qui est inscrite dans notre étude, c'est vraiment une valeur qui est une moyenne sur 24 heures. Donc, on peut avoir des niveaux très élevés pendant le jour, puis après ça on va avoir des niveaux qui sont plus bas durant la nuit, selon la fluctuation de la circulation.

35

LE PRÉSIDENT :

40

Je repose ma question : comment vous traitez ça pour appréhender les mesures d'atténuation à

installer? Donc, vous faites référence à une moyenne, et non aux valeurs qui s'écartent de la moyenne, vous vous basez uniquement sur les moyennes, peu importe la variabilité qu'on va retrouver autour de l'infrastructure que vous planifiez?

5 **M. JIA LUN POON :**

Oui, Monsieur le président. La modélisation, elle est basée sur des intrants. L'intrant principal, c'est le débit journalier moyen estival, donc ça, c'est la manière qu'on utilise pour modéliser la situation actuelle, et quand on le compare dans le projeté, on va comparer avec des études de circulation qu'on va prévoir après la mise en service. Donc, c'est comme ça qu'on compare les deux scénarios, puis le modélisateur va nous permettre de voir la différence en décibels pour les deux scénarios.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Mais justement, ça me fait penser, quand vous parlez de cette modélisation-là, si on regarde dans votre... toujours dans l'annexe Q, on parle de modélisation en 2028 puis en 2038, donc 2028, si je comprends bien, c'est l'année de mise en service du pont?

15 **M. JIA LUN POON :**

20

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

25 Parfait. Merci, ça nous donne une réponse à une question qu'on avait eue précédemment. Donc, peut-être pour compléter cette question...

Oui, je vais -- tiens, allez -- je vais laisser parler ma collègue tout de suite.

30 **LA COMMISSAIRE :**

Bien, justement, pour compléter la réponse que vous venez de nous donner, ce que je comprends, ce que la commission comprend, c'est que la simulation prend toute son importance, même si on est en planification intégrée, vu qu'on reconstruit un pont, et en plus on augmente le nombre de voies, vous basez vos mesures d'atténuation sur la simulation, sur le résultat de la simulation à partir des cartes que vous nous avez présentées en début de présentation, et vous ne tenez pas compte, finalement, du bruit qui est déjà existant, entre autres du côté de Boisbriand, par rapport aux requérants, ce n'est pas... qui est déjà très élevé, ce n'est pas une variable que vous retenez dans la planification des mesures d'atténuation?

40

M. VINCENT CHAKOUR :

5 Si je peux me permettre, juste avant de... que mon collègue Jia Lun continue. Pour la question de 2028, c'est sûr que c'est une date qui a été fixée de manière aléatoire, juste pour avoir une date de référence. Donc, ça aurait pu être... on aurait pu prendre 2030, 2033, 2035, tant qu'on a un 10 ans de plus. Donc, c'est vraiment la progression aussi : sans le projet, à une année de référence, et avec le projet, 10 ans plus tard. Donc, c'est vraiment cette différence-là qu'on regarde. Donc, on aurait pu mettre année X et année Y, ça aurait fait la même chose, tout à fait, tout à fait.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci pour la précision, monsieur Chakour. Pour la réponse à ma collègue?

15 **M. JIA LUN POON :**

Oui, Madame la commissaire. Donc, nous avons pris en compte le niveau actuel, c'est la manière qu'on lit la grille d'évaluation d'impact, donc on compare le niveau actuel et le niveau projeté. Donc, c'est comme ça qu'on... qu'on intègre la situation actuelle.

20 Puis je voudrais retourner aussi au niveau de la politique. Donc, pour ce qui concerne des niveaux qui sont actuellement élevés, la politique prévoit, dans son approche corrective -- que je n'ai pas expliquée, mais je vais vous l'expliquer en ce moment -- c'est que tout ce qui est construction avant l'existence de la politique, donc soit mars 1998, les secteurs qu'on atteint 65 décibels sur 24 heures et qu'on a une densité de 30 habitations par kilomètre et un minimum de 10 habitations, ce secteur-là
25 serait admissible à un partage des coûts entre le Ministère et la Municipalité qui souhaiterait construire un écran antibruit.

LA COMMISSAIRE :

30 Sauf qu'on n'est pas dans ce... on n'est pas dans le scénario des mesures correctives, donc ce n'est pas une voie que vous explorez, là, vous êtes plutôt en planification intégrée?

M. JIA LUN POON :

35 Exactement, on est en planification intégrée. Donc, si la Municipalité souhaite construire un écran en vertu de l'approche corrective de la politique, elle pourra faire la demande au Ministère.

LA COMMISSAIRE :

40 J'ai envie de -- je m'excuse, madame, on s'étire un peu, là -- mais j'ai envie de poursuivre un petit

5 peu la discussion sur la politique, justement. En début de séance, vous nous avez annoncé qu'il y avait quand même du délai avant que les travaux commencent, donc on a du temps devant nous. Ce sont des travaux annoncés dans l'annexe F de l'étude d'impact, qui s'échelonnent sur sept ans, en comptant l'année préparatoire. Pendant ce temps, est-ce que vous révisez la politique qui date de 98 et qui donc
10 elle a 25 ans, et même un peu plus, est-ce que vous êtes en train de la réviser? Parce qu'il y a 25 ans, les niveaux de bruit qu'on voit maintenant aux abords de cette autoroute-là étaient peut-être moins souvent atteints, maintenant c'est probablement plus fréquent, avec l'augmentation graduelle de la circulation. Donc, la politique, est-ce que vous la... est-ce qu'elle est en révision? Si oui, est-ce que vous pouvez nous parler des grandes orientations? Ça, c'est comme la deuxième question, et la troisième
15 c'est : vu qu'on a du temps devant nous, est-ce qu'une nouvelle version de politique pourrait être appliquée à ce projet-là?

M. VINCENT CHAKOUR :

15 En fait, je laisserais tout de suite Jia Lun parler de la politique et de celle en cours.

M. JIA LUN POON :

20 Oui, Madame la commissaire, la politique est présentement en révision, en collaboration avec le ministère de la Santé et le ministère de l'Environnement, mais pour ce qui est du contenu, je ne peux pas m'avancer puisque ce n'est pas encore entériné.

LA COMMISSAIRE :

25 Même pas au niveau des grandes orientations? Je ne vous demande pas le contenu précis ni de le déposer, là, mais quel... qu'est-ce que vous privilégiez ou qu'est-ce qui serait différent par rapport à ce qu'on a actuellement?

M. JIA LUN POON :

30 Les grandes lignes sont un choix différent d'un indicateur. On essaye de voir s'il n'y aurait pas un indicateur acoustique différent, qui pourrait être meilleur que le Leq 24 h, le niveau moyen sur 24 heures, et aussi on explore le partage des coûts avec les municipalités, qui est présentement 50-50.

LA COMMISSAIRE :

35 Et pour la troisième partie, monsieur Chakour : est-ce que ça pourrait éventuellement s'appliquer au projet qui nous occupe?

40

M. VINCENT CHAKOUR :

Pour l'instant, il n'y a pas de... on vise à conserver la politique actuelle de 1998, mais je laisserais monsieur Thibeault poursuivre.

5

M. CLAUDE THIBEAULT :

Tout dépendant... Je reviens sur l'échéancier que vous avez... qui était le départ de votre question. L'échéancier pourrait nous amener, dépendant de l'évolution de la politique, à revoir ces éléments-là. Donc, il faut que la politique soit approuvée, bien entendu, c'est le cycle habituel, et on doit être assujéti... et là, et le projet devrait être assujéti à cette politique-là. Dépendant de la politique qui sera au moment qu'on va présenter notre projet, le dossier d'affaires en tiendra compte et les modifications seront apportées.

10

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous n'avez pas aucune idée actuellement du moment où elle serait mise en vigueur?

15

M. VINCENT CHAKOUR :

Non, pas pour l'instant. On sait qu'elle est en cours d'élaboration, mais on n'a pas plus d'informations.

20

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Madame Figueiredo, je veux aller aussi du côté du ministère de la Santé parce que les valeurs de... mesurées, modélisées, c'est des éléments où j'aimerais... pour obtenir plus de précisions, particulièrement sur les valeurs qu'on a discuté, là.

25

On parlait -- bon, je répète, là, pour madame Lajoie, du côté du ministère de la Santé et des Services sociaux -- on a parlé du tableau 5.3 de l'annexe Q, là, qui est l'étude sur le climat sonore, on parlait de valeurs, de points récepteurs, donc des points récepteurs sensibles qui font état de valeurs pouvant aller jusqu'à 76,1 décibels. On a parlé aussi de valeurs variant entre 72 et 73 décibels. On a aussi évoqué, là, du 90 décibels sur des balcons et du 100 décibels dans le voisinage, là, de la résidence des requérants qui nous ont informés de cette situation-là tout à l'heure.

30

35

Donc, j'aimerais ça vous entendre sur comment vous qualifiez les valeurs qu'on a évoquées, là, d'un point de vue de santé publique, s'il vous plaît.

40

D^{re} LOUISE LAJOIE :

5 J'ai préparé une présentation sur, justement, les valeurs et indicateurs de bruit, et aussi sur la perception, rapidement, et nos valeurs qu'on peut, nous, comme indicateurs, référer en santé, qui sont donc compatibles avec un bien-être et une santé. J'ai préparé par ailleurs une présentation, si plus tard vous voulez, sur des alternatives de solutions envisageables, efficaces, qui se font ailleurs ou qui pourraient avoir été soulevées.

10 D'entrée de jeu, j'ai vu aussi ces valeurs-là, j'étais un petit peu surprise de voir qu'il y avait plus d'emphase dans la présentation sur les milieux extérieurs que sur les gens, et moi, ça m'a préoccupée, et l'équipe aussi, et aussi sur le fait que les valeurs telles qu'elles ont été mesurées, elles ont été mesurées le 30 mai et le 6 juin, pendant 24 heures, en 2022, des lundis, et que ça ne donne pas une complète représentativité de tout ce qu'on peut avoir comme expositions, et surtout avec les changements climatiques, avec des grands vents, avec des pluies, avec les différents éléments
15 climatiques -- dont on ne peut pas tenir compte, bien sûr, selon la note d'instructions, lorsqu'on fait une évaluation acoustique du milieu -- mais tout de même, au-delà de la sonométrie, il y a beaucoup plus d'expositions et beaucoup plus, selon moi, de considérations à prendre en compte lorsqu'on veut évaluer le bruit et son effet.

20 J'aimerais peut-être partager les différentes choses que je veux présenter, rapidement.

LE PRÉSIDENT :

25 Je ne veux pas vous arrêter dans votre lancée, mais je ne veux pas non plus, aussi, qu'on occupe énormément de temps. J'étais au courant que vous aviez des présentations que vous aviez préparées, la commission va être très heureuse de les accueillir, si vous voulez les déposer, puis éventuellement la présentation aussi sur les mesures d'atténuation, on va se rendre là potentiellement puis on l'accueillera en temps et lieu.

30 Peut-être si vous pouviez donner deux niveaux de réponse, un premier niveau de réponse sur votre appréciation des valeurs, je dirais peut-être, ad lib., puis ensuite si vous avez quelques supports visuels, là, ponctuels à nous présenter, parce que je ne suis pas convaincu qu'on va partir sur une grande présentation, là, de plusieurs, plusieurs minutes...

35 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

40 Non, non non.

LE PRÉSIDENT :

... mais si vous pouvez essayer de circonscrire ça, là, dans le temps, ça va être avec plaisir.

5 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Alors, j'essaie de partager quelques diapos. Je n'arrive pas à vous le partager, je suis désolée. Maintenant... C'est très bizarre parce que, tout à l'heure, dans les tests, j'ai réussi.

10 Il y a des dispositions d'édifices qui font qu'on peut avoir différentes réverbérations du bruit et qu'on peut avoir une influence très différente, et particulièrement dans le secteur qui a été décrit par les personnes qui sont à la table, on a beaucoup de personnes qui vivent dans des milieux à plusieurs étages, et je pense que ça peut être une des considérations pour lesquelles les écrans antibruit n'ont pas été considérés, parce que ça vient couvrir la protection d'un premier étage, d'un rez-de-chaussée, et
15 au-delà, il y a une réverbération qui se fait qui ne peut pas être prise en compte, et c'est pour ça que je me suis intéressée à d'autres façons de pouvoir amener ces solutions, par exemple une réduction de vitesse...

20 **LE PRÉSIDENT :**

Mais peut-être avant de parler des solutions, j'aimerais ça vous entendre sur les valeurs, là, les mesures...

25 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30 ... qu'on a évoquées, là. Je les répète, peut-être pour vous rappeler, pendant que vous essayez de partager, là, on parle de... bon, pour faire peut-être court, là, de 72 décibels à 100 décibels.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

35 Exact.

LE PRÉSIDENT :

40 Bon, selon les différentes mesures prises par différentes personnes, dans différentes situations, ça, j'en conviens, mais n'en demeure pas moins que c'est des valeurs quantitatives sur lesquelles on

peut se positionner. Donc, j'aimerais entendre votre position, s'il vous plaît.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

5 On a des repères qui ont été donnés par l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, et on a déjà
une gêne considérable à partir de 55 décibels. Et la valeur guide pour que les gens n'aient pas une
problématique justement de santé, qu'ils n'aient pas de gêne ou d'autres problématiques, lorsqu'ils ont
10 revu leurs valeurs, en 2018, l'OMS a recommandé d'avoir 53 décibels Lden pour le trafic routier de jour,
et le soir 45 décibels night. Et les indicateurs Lden, je pense qu'ils sont en train d'être considérés, en
tout cas on avait fait un travail au sein de ce qu'on appelle le groupe d'experts interministériels sur le
bruit environnemental, avec le ministère de la Santé mais avec beaucoup d'autres ministères impliqués
15 de la province, dont le ministère des Transports, dont le ministère de l'Environnement, Énergie,
Ressources, MAMH, et cetera, et on en est tous venus à cette conclusion que c'était des valeurs
beaucoup plus fiables, pour pouvoir ajouter des compensations en points pour le soir et pour la nuit,
pour respecter la tranquillité et la quiétude, particulièrement pendant le sommeil. La nuit est une période
stratégique, et ça n'a pas été pris en compte dans l'évaluation.

LE PRÉSIDENT :

20 J'en profite pour vous demander quelques précisions sur votre réponse. D'une part, vous utilisez
des nouveaux acronymes, là, peut-être qui ne sont pas... avec lesquels on n'est pas familiers. Peut-être
juste expliquer...

D^{re} LOUISE LAJOIE :

25 C'est pour ça que j'avais préparé la présentation.

LE PRÉSIDENT :

30 ... expliquer le Lden que vous avez présenté puis...

D^{re} LOUISE LAJOIE :

35 C'est L...

LE PRÉSIDENT :

40 Juste un instant. Je veux aussi vous soumettre une autre question. Vous avez évoqué les valeurs
de l'OMS, les valeurs cibles de l'OMS, puis les valeurs cibles, là, on parle de 53 dBA, là, puis on...

D^{re} LOUISE LAJOIE :

45 Lnight...

5 **LE PRÉSIDENT :**

45...

10 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

... pour la nuit.

LE PRÉSIDENT :

15 ... pour la nuit.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

20 Maximum.

20

LE PRÉSIDENT :

Oui. Et là, dans la politique sur le bruit, on parle de 65.

25 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Je sais, et...

30 **LE PRÉSIDENT :**

Et donc, j'aimerais comprendre. Donc, ma question est ça, est simple comme celle-là.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

35

Je crois que même s'il n'y a pas une augmentation prévue extrêmement significative -- je pense qu'il y en a une, de ce que moi j'ai pu faire comme évaluation -- mais même s'il n'y en avait pas, ce n'est déjà pas très tolérable pour les gens qui sont déjà exposés présentement, et il y aurait façon de pouvoir réviser justement des solutions pour leur exposition. Et ce n'est pas la contribution unique de la 15 avec le pont, mais ça va au-delà. Il y a de l'eau, hein, qui est une surface réfléchissante, donc ça peut aller jusqu'à quelques kilomètres dans les deux directions, tout dépendant la direction du vent et les autres

40

conditions météo et autres moments de la saison.

5 Et, aussi, le fait qu'on a des personnes particulièrement vulnérables. Par exemple, dans les constructions qu'il y a en bordure de l'autoroute, on a ciblé un secteur qui était particulièrement
vulnérable sur le plan défavorisation sociale et matérielle, et ces maisons-là ne sont probablement pas
insonorisées, ne sont probablement pas assez bien protégées au niveau des critères qu'on peut avoir
pour protéger le bruit et leur jouissance de l'espace extérieur, c'est-à-dire un balcon, ou justement une
10 fenêtre ouverte pour dormir la nuit est pratiquement impensable. Donc, est-ce qu'il n'y a pas une façon
de réfléchir sur justement ces solutions-là pour protéger le sommeil la nuit? Puis d'autant plus qu'il y a
d'autres routes transversales qui viennent ajouter à ce bruit ambiant, dont la 640 qui est aussi une
autoroute qui vient traverser d'un côté. On a la même chose à Laval, si ça se répercute jusqu'à la 440.
Donc, il y a comme un bruit ambiant de fond, sans le projet, qui est déjà extrêmement élevé et qu'il
faudrait reconsidérer sur qu'est-ce qu'on peut faire pour réduire ces impacts-là.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Je vais revenir sur certaines questions assez précises, là. Bon, d'une part, vous
avez parlé du groupe interministériel de travail, là, qui s'est intéressé à une politique sur le bruit ou la
révision de la politique, est-ce que vous avez un rapport ou un document que vous pourriez déposer à la
20 commission à cet égard?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

25 Au début, on avait travaillé sur ce qui a été publié par l'INSPQ, mais on y a tous travaillé, pendant
plusieurs années, à ce produit final qui est l'Avis sur une politique de bruit routier pour un environnement
-- un climat sonore sain au Québec. On a travaillé sur plusieurs autres documents, dont le document sur
un guide pour l'insonorisation, qui accompagnera probablement les OGAT, les orientations
gouvernementales en aménagement du territoire, qui devrait être applicable à partir du 1^{er} décembre
30 cette année, et il y aura aussi des documents d'accompagnement de ça, au niveau du bruit routier.

LE PRÉSIDENT :

35 Parfait. Donc, si je comprends bien, là, c'est les deux documents publics, là, qui sont disponibles,
les documents publiés par l'INSPQ, qui sont l'avis sur la politique sur le bruit environnemental puis le
deuxième document, là, qui parle des mesures d'atténuation associées au bruit routier, au bruit
environnemental en général?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

40 Et on a aussi un guide sur les pratiques exemplaires pour atténuer le bruit, donc en

aménagement du territoire, où sur le bruit routier il y a plusieurs pratiques qui sont mises de l'avant et qui sont suggérées. Puis j'ai été même au-delà de ça dans les solutions, avec des pratiques qui se font à l'extérieur. Je termine ici.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, vous me convainquez, docteur Lajoie, de vous demander de faire le dépôt de ces différents documents, parce que la commission a accès à certains d'entre eux, mais bon, j'ai les titres ici, là, puis l'idée ce n'est pas de vous faire la longue liste des titres, c'est plutôt de vous demander de
10 les déposer, pour s'assurer que ça soit consigné tout au même endroit.

Ceci dit, je veux revenir sur une question, sur la différence entre les valeurs proposées par l'OMS et celles qu'on voit dans la Politique sur le bruit routier datant de 1998, là, qu'on a évoquée tout à l'heure.
15

D^{re} LOUISE LAJOIE :

Bien, premièrement, l'OMS a aussi proposé un *Night noise guidelines for Europe*, qui a été publié en 2008 ou 2009, et qui va même plus loin, qui parlait d'un climat sonore extérieur de 40 décibels A, pour protéger le sommeil de tous les effets santé -- ça aussi, je pourrai vous donner... j'ai une petite
20 présentation sur les effets santé -- mais qui fait qu'on peut avoir une valeur intérimaire de 55 décibels, parce qu'on sait qu'en milieu urbain, un peu partout, il y a toujours des problématiques et on ne peut pas atteindre un 40 décibels extérieurs. Donc, il y a cette différence-là entre les deux valeurs de l'OMS proposées.
25

Puis les valeurs sur lesquelles on repose en 98, effectivement elles sont en train d'être revues, parce qu'on a eu la chance de pouvoir regarder et de commenter cette politique du bruit routier 2024 ou deux mille vingt quelque chose, et je pense que c'était très bien considéré, cette valeur, nouvelle valeur Lden qui amène donc plus bas les niveaux critiques à respecter.
30

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je comprends dans votre intervention que, parmi les orientations de la révision de cette Politique sur le bruit routier datant de 1998, qui est en cours de révision, une des grandes orientations c'est d'abaisser les valeurs maximales de bruit qui sont utilisées dans le tableau qu'on a vu tout à l'heure?
35

D^{re} LOUISE LAJOIE :

Qui irait dans le sens de la question de madame la... à savoir qu'on veut essayer d'amener les
40

situations d'aujourd'hui un peu plus actualisées en termes de préoccupations puis en termes d'influx de trafic, et juste à regarder comment ça continue d'augmenter, le nombre de véhicules, on est rendu avec 7 058 000 véhicules en 2023. Donc oui, c'est une des valeurs qui était suggérée. Je ne sais pas si ça sera entériné et par le Ministère et par le Conseil des ministres, mais ça a été proposé.

5

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Peut-être juste sur cette question-là, j'aurais envie de me tourner du côté de monsieur Villeneuve.

10

Votre point de vue, parce qu'on comprend que c'est un travail d'équipe, donc là, on vient d'aller entendre le ministère de la Santé, j'aimerais entendre le ministère de l'Environnement sur cette même question, sur la révision de la Politique sur le bruit routier.

15

M. VINCENT VILLENEUVE :

Je laisserais Renaud répondre.

20

M. RENAUD LEBLANC-GUINDON :

Donc, bonjour, Renaud Leblanc-Guindon, ingénieur en acoustique environnementale au ministère de l'Environnement. Donc, spécifiquement sur la révision de cette politique-là, moi, je ne fais pas partie du comité, par contre ce que je peux vous dire, c'est que d'un point de vue, je vous dirais, intérimaire, on a une recommandation ministérielle provisoire qui a été élaborée, qu'on a propo... qu'on a mise sur le Net en mars -- pas en mars 2021, elle date de mars 2021, mais qu'on a mise sur le... sur l'Internet. Et donc, dans cette recommandation-là, on propose deux manières de voir les choses, soit celle du ministère des Transports, où justement on compare le niveau projeté sur 10 ans par rapport à la situation actuelle et qu'on définit en fonction du fait que si les augmentations sont jugées moyennes ou fortes, bien là des mesures de mitigation sont mises en place, et le deuxième critère qui est utilisé, bien c'est justement les recommandations de l'OMS, qui datent de 2018 -- en fait, c'est un petit peu... c'est un peu pour ça, en fait, que ça prend du temps à être mis de l'avant dans nos directives, c'est qu'elles sont quand même relativement récentes -- et justement dans ces recommandations-là, bien on parle d'un niveau de 53 décibels sur 24 heures, Lden, et 45 de nuit.

25

30

35

Donc nous, c'est ce qu'on va utiliser dans l'évaluation des critères pour ce projet-ci, et si jamais ces critères-là ne peuvent pas être respectés, bien à ce moment-là on n'accepte aucune augmentation du niveau sonore. C'est les deux critères qui sont utilisés. Et même si celui-là n'est pas possible de le faire, ce que prévoit la recommandation provisoire, c'est de mettre en -- d'accompagner, en fait, les résidents dans l'isolation de leurs bâtiments. Donc, c'est un petit peu la dernière mesure qui pourrait être mise en place.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Leblanc-Guindon.

5 Je reviens à la question de madame Figueiredo : à la lumière de ce qu'on vient d'apprendre, est-ce qu'on peut planifier des mesures d'atténuation du côté de Boisbriand, en considérant les valeurs acoustiques? Là, je ne m'étendrai pas sur toutes les valeurs qu'on a entendues, vous les avez entendues comme moi, puis peu importe ce qu'on remarque, là, ce qu'on observe, c'est que les valeurs mesurées sont plus élevées que tous les seuils qu'on a entendus du côté des personnes-ressources. 10 Donc, je repose la même question que madame Figueiredo a posée : est-ce qu'on peut planifier des mesures d'atténuation ou explorer peut-être des mesures d'atténuation du même type que celles qui sont prévues du côté de Laval, mais du côté de Boisbriand?

M. VINCENT CHAKOUR :

15 Oui, donc je débiterais en disant que c'est sûr que les discussions qui ont eu lieu aujourd'hui, c'est vraiment, on comprend, c'est au-delà du projet, ce n'est vraiment pas de la politique, donc c'est quel indicateur utiliser, est-ce qu'on utilise l'indicateur actuel de la politique 98 ou le futur, le Lden et avec les niveaux abaissés. Donc, certainement si la question est : « Est-ce qu'il y aura un impact? », 20 c'est certain que si on y va avec les niveaux de... je pense, de mémoire, vous avez dit 53 décibels plutôt que le 65, certainement il y aurait un impact, mais ça ne serait pas seulement sur le projet du pont Gédéon-Ouimet, ça serait sur nécessairement l'ensemble du réseau routier du Ministère. Donc, la question est beaucoup plus large que le projet. Je voulais juste faire cette mise en contexte, pour ensuite laisser mon collègue Jia Lun poursuivre la réponse.

25

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Poon, la parole est à vous.

30 J'en profite pour faire un petit message d'usage à l'attention de tout le monde. N'oubliez pas de vous nommer, même si ça fait plusieurs fois que je vous interpelle, là, n'oubliez pas de vous nommer, là, c'est pour la sténotypie, pour s'assurer que tous nos propos soient bien retranscrits, puis n'hésitez pas à prendre votre temps pour parler, là, pour que ce soit audible puis qu'on puisse référer aux transcriptions, là, en temps opportun. Merci beaucoup.

35

Donc, si vous êtes prêt, allez-y, monsieur Poon.

M. JIA LUN POON :

40 Oui, Monsieur le président. Pour l'instant, la position du ministère des Transports, c'est

d'appliquer la Politique sur le bruit routier telle qu'elle est en ce moment en vigueur. Donc, on ne prévoit pas faire des études acoustiques en fonction des critères qui ont été énumérés par le ministère de la Santé.

5 **LE PRÉSIDENT :**

J'ai envie de vous poser une question.

10 Madame Figueiredo, là, vous me permettez d'essayer de creuser un peu plus loin par rapport à votre question? Je sais que ça peut être un peu long, mais j'essaie toujours de rester, là, en ligne droite avec ce que vous évoquez.

15 Quand on lit les différents documents -- là, je vais passer... je vais les citer rapidement, là, puis je suis sûr que vous allez rapidement savoir à quoi je réfère -- on a une séquence de différents documents que vous avez produits, en prévision de l'autorisation du projet, à commencer, bon, par l'étude d'impact avec l'étude du climat sonore, là, la fameuse annexe Q qu'on évoque depuis tout à l'heure, puis éventuellement, bien, dans le contexte de la procédure, vous avez également un résumé de l'étude d'impact à produire.

20 Dans ces différents documents-là, il y a comme une évolution au niveau des impacts résiduels qu'on peut lire dans les documents, par rapport à l'impact résiduel qui, éventuellement, dans le résumé de l'étude d'impact -- là, je vous cite les pages parce que je pense que c'est important d'y référer -- on parle du document qui est coté PA4, c'est le résumé de l'étude d'impact, aux pages 105 et 106. Dans ce document-là, on arrive à la conclusion que les... bon, je vais vous le lire, là, pour qu'on sache bien de
25 quoi on parle, le tableau 9.1 présente les « Résultats de l'évaluation des impacts du projet de reconstruction du pont ».

30 Le tableau 9.1, là, on voit dans ce tableau-là une section qui concerne le climat sonore. Il est question de la situation au sud du pont et des mesures d'atténuation qui y seront installées -- c'est ce qu'on parle, là, c'est ce qu'on évoque avec madame Figueiredo -- mais il n'y a aucune mention de ce qui se passe du côté nord. Est-ce que c'est un oubli ou tout simplement qu'on a décidé d'évacuer cette partie-là de l'étude d'impact? Parce que, bon, le résumé devrait être effectivement une synthèse de ce qui s'est passé.

35 Puis quand on retourne un peu en arrière, donc par exemple à la page 30 de l'annexe Q, mais on parle ici des « récepteurs situés aux étages supérieurs et présentant des impacts sonores moyens pour le secteur 3 », le secteur 3, c'est le secteur dont on parle, le secteur nord, j'imagine que vous le savez, vous parlez : « aucune mesure d'atténuation réalisable ne peut être proposée », puis dans la page
40 précédente, donc la page 29, on est plus nuancé, on parle de :

« Compte tenu que la plupart des récepteurs impactés sont en hauteur par rapport à l'autoroute, il est peu probable que ces impacts puissent être résolus à l'aide de mise en place de mesures d'atténuation conventionnelles. »

5 Donc, on passe, là, d'une progression de « peu probable », à « impossible de mettre des mesures d'atténuation », à complètement, dans le tableau 9.1, l'absence de la situation du côté nord du pont. Est-ce que vous me suivez bien, là, dans mon cheminement dans les différents documents? Ma question va être simple, j'aimerais comprendre pourquoi et comment cette séquence-là d'informations est présentée dans vos différents documents.

10 **M. VINCENT CHAKOUR :**

15 Oui, Monsieur le président. En fait, il y a deux éléments de réponse. Je vais débiter, puis je laisserais mon collègue Jia Lun poursuivre. En fait, il y a la première -- le premier élément, c'est que dans le résumé, lorsqu'on parle d'un impact moyen à Curé-Boivin, on pense qu'il y a une erreur dans les sites d'impact, tout simplement, donc on ne devrait même pas lire qu'il y a un impact moyen. Jia Lun pourra préciser les raisons. Et la deuxième -- le deuxième élément de réponse, c'est par rapport au bruit en hauteur. Donc, c'est toute la notion du bruit qui est au-delà du premier étage qu'il y a des nuances importantes à prendre, mais je laisserais Jia Lun poursuivre les réponses.

20 **M. JIA LUN POON :**

25 Oui, Monsieur le président. Donc l'erreur, c'est qu'ils disent qu'il y a un impact qui est fort et moyen, mais ça, on parle spécifiquement des étages, donc on ne compte pas le rez-de-chaussée. Le rez-de-chaussée, l'impact est faible. Et nous, la manière qu'on applique la politique, on va tout le temps avec le rez-de-chaussée, donc soit à 1.5 mètre par rapport au sol, qui est la hauteur de l'oreille humaine. Donc, c'est pour ça que c'est une erreur qui va être corrigée. Puis le deuxième élément...

30 **LA COMMISSAIRE :**

35 Monsieur Poon, je vous interrompr... je vous arrêtera parce que j'aurais un complément d'information à demander sur votre réponse. Effectivement, dans les mesures qui ont été faites du côté de la résidence des requérants, comme partout ailleurs, on a fait des mesures à 1.5 mètre, on en a fait une à 7 mètres, à l'aide d'une perche, ce qui nous mène à peu près au deuxième étage. Si on avait fait des mesures encore plus haut... D'une part, pourquoi vous n'avez pas poursuivi, je dirais, votre progression de vérification en hauteur des niveaux de bruit? Puis si on les avait faites au quatrième puis au sixième, ces vérifications-là, est-ce qu'on aurait... ça aurait continué d'augmenter ou à un moment donné on atteint une espèce de plateau, puis qu'on soit au deuxième, au quatrième, au sixième, c'est toujours pareil?

M. JIA LUN POON :

5 Oui, Madame la commissaire. Premièrement, les mesures faites par une -- avec l'aide d'une perche ont été faites dans le but de calibrer la modélisation, donc valider que notre modèle correspond aux valeurs réelles. Deuxièmement, il y a une difficulté technique à prendre des mesures au-delà de la hauteur permise par la perche, puisque à des hauteurs plus élevées, si on se positionne sur le balcon, on va avoir des réverbérations, donc le but... les zones sonores vont rebondir sur le mur et ainsi affecter nos valeurs au micro. Donc, c'est pour cela qu'on ne fait pas des mesures au-delà de la hauteur permise par la perche.

10 **LA COMMISSAIRE :**

15 Mais vous ne pensez pas que cette mesure-là qui englobe les réverbérations, c'est ce que les gens entendent, c'est ce que les gens subissent, finalement, et qu'on devrait en tenir compte? Je comprends, là, que ce n'est peut-être pas suffisamment pur au niveau de la méthodologie, mais c'est la réalité. Est-ce que vous comprenez mon commentaire?

M. JIA LUN POON :

20 Oui, je le comprends. Je n'ai pas de réponse pour l'instant, il faudrait que je cherche l'information.

LA COMMISSAIRE :

25 Je vais vous laisser prendre ça en note, puis vous aviez un deuxième élément de réponse à fournir à la question de Monsieur le président, je pense.

M. VINCENT CHAKOUR :

30 Le deuxième élément, en fait, c'était par rapport à la hauteur, donc un peu ce que Jia Lun a évoqué, que lorsqu'on va en hauteur, les mesures sont moins... sont moins efficaces, finalement.

Excusez-moi, pouvez-vous... juste pour être certain qu'on le prend bien en note, votre question spécifique? Après, on vous reviendra.

35 **LA COMMISSAIRE :**

40 En fait, c'était plus un commentaire qu'une question. C'est à l'effet que je comprends que le micro capte une certaine réverbération sur les balcons, mais ça correspond à ce que les gens entendent, cette espèce de sommation du bruit qui rebondit. Enfin, je ne suis pas experte dans la propagation d'ondes sonores, mais c'est quand même un tout que l'oreille humaine perçoit. Donc, est-ce que c'est si grave

que ça, de prendre des mesures finalement en hauteur, tout en sachant qu'il peut y avoir une espèce d'amplification, si c'est ça que les gens vivent? C'est ça qu'on veut savoir, quand on vérifie le climat sonore actuel.

5 **LE PRÉSIDENT :**

J'ai envie de compléter cette question-là par... je veux avoir votre avis, finalement, sur les mesures qui ont été prises -- je pense qu'on ne vous l'a pas demandé, mais j'ai envie de vous le demander -- les mesures qui ont été prises par les requérants, qui sont ici en avant, là, 90 décibels, j'ai
10 comme l'impression que c'est possible sur un balcon situé au quatrième étage, hein? Donc, j'ai comme l'impression que c'est des valeurs possibles, 90 décibels, là. Si au bout de la perche de 7 mètres on était dans des valeurs autour de 76, 77 décibels, autour de, 90 décibels si on monte en hauteur, avec la réverbération que ma collègue vous mentionnait, est-ce possible? Pouvez-vous m'éclairer sur cette
15 possibilité?

M. JIA LUN POON :

Oui, Monsieur le président. Donc, juste ajouter une petite information par rapport au commentaire précédent de la commissaire. Donc, le protocole pour les mesures établies, là, de façon... dans... dans
20 les règles de l'art...

LE PRÉSIDENT :

Oui oui, je comprends, on est hors protocole, là, ça, c'est clair.
25

M. JIA LUN POON :

... il y a une distance, il y a une distance à respecter par rapport à une surface réfléchissante, c'est pour cela qu'on ne fait pas les mesures sur les balcons, mais je peux revenir avec la distance
30 précise qu'on doit respecter.

LE PRÉSIDENT :

Ah non, ce n'est pas tellement la distance qui m'intéresse, c'est sur votre opinion par rapport à la
35 possibilité que 90 décibels soit mesuré sur le balcon au quatrième étage de l'édifice dont il est question.

M. JIA LUN POON :

D'accord. Donc, c'est pour ce qui est de la réverbération, donc si je vous montre le graphique...
40

5 Oui, Monsieur le président, donc si on part de 70 puis on monterait à 90 décibels, on arriverait à quatre fois... on aurait quatre fois plus de sources de bruit qu'il y a réellement. Et quand on parle de réverbération, on vient peut-être au gros maximum doubler la quantité de véhicules, parce que si on reçoit l'onde directe, après ça on reçoit l'onde qui est réfléchiée par le mur, on vient de doubler le nombre de véhicules. Donc, on aurait peut-être une différence de 3 décibels. Donc, un 20 décibels, c'est vraiment astronomiquement grand. Je ne pense pas que c'est une question de réverbération, mais plutôt une pointe de bruit spécifique à un événement en particulier.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci pour votre réponse. Je retourne du côté de monsieur Villeneuve du ministère de l'Environnement.

15 Vous avez entendu, là, la séquence que j'ai évoquée par rapport aux différents documents qui ont été déposés, là, partant de l'étude d'impact, de l'annexe Q qui est associée à l'étude d'impact puis éventuellement du résumé de l'étude d'impact. Vous avez suivi un peu la séquence que j'ai évoquée avec l'initiateur, puis on a parlé d'une erreur, là, dans l'étude d'impact. Est-ce que vous aviez noté cette erreur-là également puis auquel cas pouvez-vous nous expliquer un peu la situation puis les conséquences, là, de l'erreur mentionnée par l'initiateur dans l'étude d'impact puis qu'est-ce que ça va impliquer, là, éventuellement au niveau de la question de madame, là? Parce qu'on est toujours sur la même question, je le répète, donc j'aimerais ça vous entendre sur cette information-là qu'on vient d'apprendre.

25 **M. VINCENT VILLENEUVE :**

À ce sujet, je laisserais Hubert Gagné répondre.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. — Monsieur Gagné.

35 **M. HUBERT GAGNÉ :**

Oui, bonjour. Hubert Gagné.

40 Donc, il faut savoir que nous, on a reçu l'étude d'impact, on a consulté avec nos experts, on a reçu un avis de nos experts, et dans les deux cas, on a demandé -- en fait, on a reçu deux avis qui disaient à peu près la même chose, soit la santé et l'avis de notre expert en environnement disaient qu'il faudrait que l'initiateur donc utilise les critères de la position qu'on a... donc les critères, le Lden et... pour le jour et, bien, pour le... Lden et aussi le critère pour la nuit. Donc ça, nous, on l'a demandé. Donc,

ça va être un document de questions-commentaires qui contient nos exigences, il va falloir que le ministère des Transports réponde aux questions, donc là, on va pouvoir avoir une nouvelle donnée.

5 Quel sera l'impact, si on utilise maintenant, pas seulement la politique, si on utilise maintenant notre position aussi, si on utilise les critères dont on a parlé tantôt? Une fois que nous aurons reçu cette information-là, on va pouvoir mieux étudier les impacts puis venir avec une position. Est-ce qu'on va demander plus de mesures à l'initiateur? C'est certainement une possibilité. Au moins qu'il étudie la mise en place d'autres mesures pour respecter les balises qui sont dans notre position provisoire. On en a parlé tantôt, puis mon collègue a parlé. Donc, une fois qu'on aura reçu cette information-là, bien, on va pouvoir voir qu'est-ce que le promoteur pourrait proposer pour respecter ces balises-là, nous remettre, 10 on va analyser ça, on va retourner voir nos experts, donc nos experts qui sont à la santé, qui sont à l'environnement, puis prendre position, soit qu'on revient à la charge avec d'autres questions, ça peut être des demandes d'engagements, ça peut être aussi des conditions de décret.

15 Ça, bon, on est encore au début de l'analyse, ça peut évoluer, comme je disais, on va avoir d'autres... on va parler encore avec le promoteur, on va aller revoir nos experts, puis à la fin on va prendre position, mais une chose est sûre, la position provisoire qui vous a été présentée tantôt, nous, quand on analyse un projet maintenant, c'est avec cette position-là; si on regarde le pont de l'Île-aux-Tourtes qui a été analysé avec cette position-là. Donc, c'est la politique du MTQ qu'ils nous ont 20 présentée, on a les données dans l'étude d'impact. Nous, on va revenir, on va revenir en disant : bon, maintenant, faites l'analyse mais avec notre position. On va prendre les réponses, on va analyser ça.

LA COMMISSAIRE :

25 Monsieur Villeneuve, étant donné qu'on est sur la position provisoire, il me semble qu'il est indiqué dans le document qu'il faut qu'il y ait une différence de 3 dBA pour que ce soit considéré comme étant un impact, là, je n'ose pas le qualifier, mais qu'il y ait une distinction, on va dire, audible et significative. En deçà de 3 dBA -- ce qui est le cas chez nos requérants, parce que selon le modèle on aurait une augmentation de 1 dBA -- comment vous vous positionnez par rapport à ça?

30 **M. RENAUD LEBLANC-GUINDON :**

 Donc, je m'excuse, Madame la commissaire, je ne vois pas le 3 dB auquel vous faites référence dans la directive provisoire.

35 **M. HUBERT GAGNÉ :**

 On a eu ça effectivement pour, c'est... pour le projet du tramway, si je me rappelle bien. C'est une espèce de jeu qu'on se garde -- plutôt incertitude, c'est une incertitude qu'on se garde, mais c'est, 40 vraiment, c'est projet par projet.

5 Donc, peut-être qu'on s'est gardé cette incertitude-là pour le tramway; pour ce projet-ci, on ne sait pas encore, comme je le disais, c'est au cas par cas, on va analyser. Présentement, il nous manque de l'information, donc c'est très dur d'être très précis dans les conclusions qu'on va tirer. On a vraiment besoin d'avoir beaucoup plus de données. C'est sûr que nos questions vont demander au promoteur, on va recevoir les réponses, puis on va analyser : est-ce que l'incertitude du 1 à 3 décibels doit s'appliquer pour ce projet-ci aussi? C'est trop tôt pour le dire. C'est vraiment du cas par cas.

LA COMMISSAIRE :

10 OK, mais globalement, ce que je comprends, c'est que votre analyse va être basée sur la position provisoire, et cette analyse-là va nous amener à peu près certainement à une conclusion qui ressemblerait à ce que le ministère des Transports fasse tous les efforts possibles pour trouver des mesures d'atténuation qui viendraient réduire le bruit, là, qui viendrait réduire la gêne?

15 **M. HUBERT GAGNÉ :**

Tout à fait.

LA COMMISSAIRE :

20 OK.

LE PRÉSIDENT :

25 Pour compléter, là, sur cette question-là, de votre côté, monsieur Villeneuve, est-ce que vous avez un échéancier? Question qu'on a posée, on va vous la poser aussi à vous. Est-ce que vous avez un échéancier pour votre position, là? Vous parlez, bon, d'une séquence de questions-réponses. Je comprends qu'on est dans un processus un peu différent parce que c'est un projet qui est assujéti à la Loi sur l'accélération de certains projets d'infrastructure. Donc, est-ce que vous pouvez nous donner un horizon, là, de la position puis des échanges, là, ou d'engagements éventuels que vous demanderez du côté de l'initiateur?

M. VINCENT VILLENEUVE :

35 Oui. En fait, il y a... de la manière dont on fonctionne avec les avis d'experts qu'on reçoit puis nos analyses à l'interne, il y a un document de questions-commentaires qui est formulé puis qui est envoyé à l'initiateur. Ce document-là, vraisemblablement, devrait être envoyé à l'initiateur dans les prochaines semaines, faisant état des considérations, préoccupations, notamment à l'égard du climat sonore. Donc, les éléments qui ont été discutés seront transposés dans ce document-là.

40

5 Ensuite, on ne peut pas se porter garant du délai de réponse de l'initiateur, mais dans le contexte de la procédure d'accélérer l'évaluation... l'examen des impacts sur l'environnement, il faut savoir qu'on a un délai de sept mois pour une recommandation du ministre au Conseil des ministres. Tout ça est garant qu'on obtienne les engagements et les ajustements au projet que le Ministère pourrait considérer, là, satisfaisants ou acceptables, là, pour rencontrer l'acceptabilité du projet.

10 Donc, le document de questions-commentaires, comme je disais, devrait être envoyé vraisemblablement prochainement, mais ensuite, pour le restant de la séquence, c'est un peu plus dur de se projeter dans l'échéancier [inaudible].

LE PRÉSIDENT :

15 Parfait, merci beaucoup. Il y avait docteur Lajoie qui avait... qui m'avait fait signe, là, sur... je reviens un peu en arrière, parce qu'on était sur l'idée de la séquence dans l'étude d'impact, jusqu'au résumé de l'étude d'impact, puis je reviens sur l'idée qu'il y avait des niveaux de gêne importants, là, qui étaient associés aux étages supérieurs, donc qui étaient, selon ce que l'initiateur mentionnait, qui n'auraient pas dû apparaître dans l'étude d'impact.

20 Je pense que vous aviez un commentaire ou un élément de réponse?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

Bien, c'était un complément...

25 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, s'il vous plaît.

30 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

35 ... d'information par rapport à comment ça pourrait aller vers les étages supérieurs. Bien, juste la pluie ou la surface réfléchissante de l'eau, mais aussi le vent a un impact sur la propagation du bruit et peut amener le bruit par le haut, si le vent est contraire à l'onde sonore, donc la vitesse du son diminue avec la hauteur puis les zones sonores sont réfractées loin de la surface du sol. S'il y a des objets ou des bâtiments qui viennent de façon orientée, avec une certaine disposition, qui vont faire propager le son et il va y avoir des réverbérations et des réfractions qui vont faire que le son peut être acheminé différemment. Puis, par exemple, la température, si on a une inversion de température, ça peut produire une augmentation vers le haut, une journée ensoleillée sans vent où on a une température qui diminue en hauteur, bien, ça va amener aussi un effet.

40

5 Puis pour répondre à la question sur les différences entre les sonomètres, évidemment les sonomètres du ministère des Transports sont de haute précision, mais il y a différentes catégories de sonomètres, pour en avoir utilisé moi-même, avec un niveau plus général, plus accessible à monsieur, madame Tout-le-Monde, ou justement les applications de téléphone qui n'ont pas toutes le même filtre et qui ne sont pas toutes calibrées pour le filtre A qui est correspondant à l'oreille humaine. Je voulais juste...

LE PRÉSIDENT :

10 J'ai posé la même question tout à l'heure du côté de l'initiateur, puis je veux avoir votre avis. On a parlé de mesures de 90 décibels sur le balcon, là, de madame Figueiredo et monsieur Ranier. Votre avis, là, sur la possibilité que ces mesures-là aient été prises, sans égard à l'idée que ça ne respecte pas un protocole, là, ça, j'en suis tout à fait conscient, mais je veux simplement avoir votre opinion sur cette valeur-là de 90 décibels A, mesurée sur le balcon à l'extérieur.

15 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

20 Même avec un cumul de véhicules et de beaucoup de poids lourds qui passeraient à un même moment, ça serait probablement difficile à rencontrer, quand on connaît les notions d'addition au niveau des décibels, mais qu'il soit plus que le 76 mesuré, on ne pourra pas le savoir parce qu'on n'a pas des mesures de LAmax, c'est-à-dire l'équivalent pour les pointes, les pics, et cette information-là est au-delà du 1 % de plus, là, le L1, donc ça, ça peut nous donner les pics, quand on mesure ces pics-là. Puis il y a aussi une perception et une amplification, par exemple si on les prend en soirée ou durant la nuit, quand le milieu ambiant est particulièrement calme, la différence va être perçue comme 10 fois plus
25 importante, si la différence est effectivement significative à ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

30 Parfait. Je comprends très bien. J'aimerais terminer peut-être, là, sur ce sujet-là en vous posant deux questions, qui vont de paire, vous allez le voir. J'ai entendu, on a évoqué l'idée que la modélisation s'arrêtait au rez-de-chaussée parce que l'oreille humaine est associée à un rez-de-chaussée. Ça, j'aimerais vous entendre là-dessus, parce qu'on parle de résidentiel, de plusieurs étages, donc qu'en est-il des étages supérieurs?

35 Puis, à la suite de cette réponse-là, est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation qui sont possibles? Et, par exemple, comme la proposition de madame Figueiredo, ce qui se fait au sud, peut-être que ce n'est pas ça, la mesure d'atténuation, mais peut-être qu'il y a d'autres avenues à explorer. Donc, j'aimerais vous entendre là-dessus, s'il vous plaît.

40

D^{re} LOUISE LAJOIE :

5 Pour la première partie : la perception de l'oreille humaine, elle est partout. C'est sûr que pour des
mesures de faisabilité et d'harmonisation, je pense que le promoteur a une procédure, une
méthodologie utilisée depuis très longtemps, et ça donne des barèmes de référence. Donc, c'est très
précis, en méthodologie, d'avoir quelque chose sur lequel on peut toujours se référer pour pouvoir
10 comparer mieux. L'oreille humaine, qu'elle soit au quatrième, au premier ou dans des tours à condos,
c'est la même valeur. Il y a des perceptions différentes, selon les sensibilités, selon différents facteurs;
vous verrez dans mon étude -- ma présentation sur le bruit et les effets à la santé, mais pour moi il n'y a
aucune différence, peu importe l'étage, mais si on n'arrive pas à faire justement une protection au
niveau d'un écran antibruit, ce qui est la pratique la plus courante ici au Québec, tournons-nous vers
toutes les autres possibilités pour réduire le bruit, et même à la source, mais aussi sur nos récepteurs,
et j'ai une présentation là-dessus, si ça peut fonctionner.

LE PRÉSIDENT :

15 Vous avez une présentation, puis je ne voudrais pas qu'on prenne trop de temps, là. Dans la
perspective qu'on va vers les mesures d'atténuation -- je sais que, madame Figueiredo, ça fait un petit
bout de temps que vous êtes en avant, j'essaie de faire le tour, là, on est dans la cible de la consultation
20 ciblée -- j'ai envie de vous dire : allez-y ad lib., puis si vous avez un support visuel, je ne sais pas, là,
qu'est-ce que ça représente comme temps, mais une capsule de quatre à cinq minutes, ça va; plus que
ça, ça peut être engageant.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

25 [Inaudible] sur les principales. J'essaie de vous partager, et j'espère que ça fonctionne cette fois.
Oui, ça fonctionne. Alors...

LE PRÉSIDENT :

30 Avant de commencer votre capsule, docteure Lajoie, vous vous présenterez puis vous nommerez
votre organisme, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, pour la sténotypie.

**PRÉSENTATION DE LA DOCTEURE LOUISE LAJOIE
MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX**

D^{re} LOUISE LAJOIE :

40 Et enfin, ça fonctionne. Donc, règle générale... Je suis Louise Lajoie, donc pour représenter le

ministère de la Santé.

Je vais essayer de la mettre dans une forme de présentation.

5 Alors, règle générale, une seule mesure a une efficacité limitée, et c'est pourquoi on veut...

LE PRÉSIDENT :

10 Madame Lajoie, avant que vous commenciez, là, je vais vous arrêter tout de suite parce que nous avons eu un petit choc. Il y a 34 diapositives, là, c'est beaucoup.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

15 Je ne les donnerai pas toutes.

LE PRÉSIDENT :

OK.

20 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Non non non non.

LE PRÉSIDENT :

25 C'est bon. Je...

D^{re} LOUISE LAJOIE :

30 Non non.

LE PRÉSIDENT :

35 Parce que je pense que je vais même peut-être vous limiter à quatre minutes.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

40 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

5 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

10 Alors, évidemment, on a différentes façons de diminuer le nombre de véhicules, on a des mesures réglementaires. Ça fait tout partie, d'ailleurs, des meilleures pratiques d'aménagement, pour prévenir les effets du bruit, là, le document dont je vous parlais, mais j'insisterais sur des mesures comme la diminution de la vitesse, puis ensuite il y a la réduction par les écrans, d'avoir des zones tampons, puis de voir comment on peut autrement organiser les pièces ou insonoriser à l'intérieur, puis les chaussées à faible émission.

15 Mais outre les murs antibruit dont on a parlé, il y a aussi la possibilité d'avoir d'autres édifices, par exemple des édifices écrans qui viennent protéger les premières résidences, qui sont des milieux industriels, par exemple, où on peut -- on ne séjourne pas vingt-quatre heures sur vingt-quatre à l'intérieur, et il y a différentes façons de les orienter.

20 Au niveau du point de réception, comme je vous disais, on peut rénover certains bâtiments ou d'améliorer les fenêtres, et l'insonorisation, il y a tout un guide qui vient de sortir et qui pourra faire l'effet de réflexion, mais pour la réduction à la source, il y a... on est à remettre un nouveau revêtement, il y a des façons qui atténuent le bruit, et c'est la même chose avec les joints de tablier, puis une façon aussi de matelasser, par exemple, en dessous des joints d'expansion, de bien niveler et entretenir la chaussée. D'avoir peut-être la pratique d'avoir des pneus à faible bruit ou bien d'augmenter la performance de nos véhicules, mais en attendant d'avoir des véhicules électriques qui diminuent le bruit, le flux total, on a justement dans la vitesse, ou dans l'interdiction ou la réduction significative de certains usages. Puis pour avoir vécu presque 20 ans en Allemagne et avoir circulé régulièrement en Autriche, les horaires et les restrictions, la réduction de la vitesse peuvent amener une atténuation considérable, particulièrement si on veut restreindre les motos, les véhicules lourds, particulièrement si la chaussée est mouillée, ou particulièrement pendant la période de nuit où on ne veut pas aller plus qu'une certaine vitesse pour, justement, dans les zones densifiées, protéger le sommeil des gens.

35 Et il y a d'autres pratiques qu'on pourrait discuter, les nouvelles OGAT vont faire l'objet de ça, puis de prévoir plus de zones tampons. Donc, j'ai aussi une interrogation par rapport à tout nouveau projet résidentiel qui semble être planifié dans des zones encore pas tout à fait densément organisées, et ça aussi, ça sera le côté réciprocité, donc de voir que si le ministère des Transports amène un corridor routier jusqu'à une certaine proximité, on ne veut pas qu'il y ait plus de maisons exposées que celles qu'il y a déjà. Donc, il y a des usages à proscrire pour les milieux particulièrement sensibles comme les zones résidentielles. Je m'arrête ici.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup pour votre éclairage, docteur Lajoie.

5 Madame Figueiredo, merci pour votre question, monsieur Ranier également. Bon, c'était les deux premières questions de la soirée, là, vous avez vu qu'on a fait toute une tournée des grands ducs avec cette question. Écoutez, je vous invite à vous réinscrire si vous avez d'autres questions. On va passer à un prochain intervenant, là, pour laisser la chance à tous de poser une question.

10 **M^{me} IANE ALMEIDA FIGUEIREDO :**

Merci à tous.

LE PRÉSIDENT :

15 Merci, madame Figueiredo.

Je viens de me faire rappeler à l'ordre par monsieur Chami. Si vous pouvez déposer le document, là, que vous nous avez présenté, on va l'accueillir avec plaisir, docteur Lajoie.

20 On est rendu à notre prochain intervenant, il s'agit de Gilles Lacroix.

Je vous invite à l'avant, à la table des intervenants.

25 Bonsoir, monsieur Lacroix, bienvenue. Prenez place. Prenez votre temps.

M. GILLES LACROIX

30 **M. GILLES LACROIX :**

Bonsoir, Madame la commissaire. Bonsoir, Monsieur le président de la commission.

35 D'abord, j'aimerais... je vais poser mes questions, mais j'aurais un préambule. C'est marqué sur votre tableau : « Participer à l'avenir ». Oui, je suis ici à soir parce que l'avenir m'intéresse. Mon nom est Gilles Lacroix, comme je vous ai dit, mais je suis agriculteur à proximité du pont Gédéon-Ouimet et de l'autoroute 15. Le secteur où je me trouve, c'est un secteur de 118.3 hectares, qui est cultivé par quelques familles lavalloises, de génération en génération, et du côté nord, on a une vaste zone de conservation, une zone humide, qui s'appelle le secteur Mattawa.

40

C'est quand même... il ne faudrait pas oublier ça, parce que vous parlez de plein d'affaires mais vous ne parlez jamais d'agriculture, puis la première fois que je suis venu, vous n'en avez pas parlé non plus.

5 Dans votre deuxième tableau, c'est marqué : « Exprimez-vous en toute confiance ». Je suis venu le 8 mai 2024, et j'ai posé des questions auxquelles j'ai eu des réponses, mais il y en a une que je n'ai pas eu de réponse, et quand je suis arrivé à soir, j'ai dit : « Est-ce que ça va être le même procédé, on ne répond pas aux questions? » Et là, on m'a donné le document en question. Est-ce que vous me permettez de le lire? Qui constituerait ma cinquième question, parce que je vais revenir tantôt...

10

LE PRÉSIDENT :

Oui, avec...

15

M. GILLES LACROIX :

... parce que j'ai cinq questions [inaudible].

LE PRÉSIDENT :

20

... avec plaisir. Allez-y, si vous avez un document.

M. GILLES LACROIX :

25

[Inaudible] vous le lire.

LE PRÉSIDENT :

Oui, certainement.

30

M. GILLES LACROIX :

35

Attends un peu, là. C'est : « *La localisation prévue des bassins de rétention qui serviront au traitement d'une partie des eaux de drainage de l'autoroute 15 pour en retirer les matières en suspension avant leur rejet dans la rivière des Mille Îles est présentée aux figures -- bien là, vous dites -- la figure 2-10 et 2-11 de l'étude d'impact sur l'environnement.* »

40

Il est également dit : « *Bien que ces terrains soient plus élevés que les fossés de l'autoroute 15 et que de grands volumes d'excavation soient requis pour la construction des bassins, la faisabilité de ces ouvrages est considérée, est évaluée.* »

Et j'aimerais ça qu'on revienne pour comprendre exactement que ça veut dire.

5 Ma première question, ma vraie première question, on pourrait l'intituler : eaux souterraines. En 1958, quand on a fait l'autoroute 15 -- du temps, je pense, c'était monsieur Duplessis -- le ministère des Transports, dans la période hivernale, il étend du calcium, du sel, faisant en sorte que quelques années plus tard on s'est ramassé avec de l'eau de nos puits artésiens qui était inutilisable parce qu'elles étaient trop salées, faisant en sorte que nos plantes, nos plants de légumes ou nos plants de fleurs ne poussaient pas, ils mouraient, tout simplement, et on avait également eu un avis de la santé publique de ne pas boire cette eau-là. Par l'intervention du ministre de l'agriculture de l'époque, Jean Garon, à 10 l'endroit du maire de Ville de Laval, Claude Ulysse Lefebvre, la Ville de Laval a installé l'aqueduc municipal pour les fermes qui sont dans ce secteur-là, c'est-à-dire à partir de la rue Vauquelin jusqu'à l'autoroute 15.

15 Et la question de l'eau, vous savez, c'est très important, et v'là deux ans on a fait, les agriculteurs, on a demandé de faire une étude pour réfléchir comment qu'on pourrait, comment qu'on pourrait, nous, les agriculteurs, essayer d'être des bons utilisateurs de l'eau. Et, finalement, l'étude a approuvé ou a démontré que l'aqueduc municipal, c'était peut-être la meilleure -- la façon la plus facile pour nous, mais ça a permis aux agriculteurs de mettre en place des mesures d'atténuation, de nous rendre plus responsables pour la question de l'utilisation de l'eau. Maintenant, on utilise des tensiomètres qui nous 20 disent : « Bien, ça a besoin d'eau. » Sur notre téléphone, ça sonne : « Arrosez la salade. » Ça fait que là, on l'arrose, s'il y a un besoin d'eau. Ou encore on a -- parce qu'on se plaignait au niveau de La Financière agricole parce que les cultures maraîchères, on n'est pas des gens bien bien traités au niveau de La Financière agricole, ça fait que finalement on a documenté la question des puits qui tombent sur nos terres, et depuis qu'on a fait cette étude-là, il mouille en masse, on n'a plus de 25 problèmes. On est capables de faire une étude pour savoir exactement comment qu'il tombe d'eau. Ça, c'est réglé.

30 Deuxième sujet. Lorsque... Ça s'appelle Vitrine agricole. Lorsque Ville de Laval a scrapé son L-2000 et fait le code de l'urbanisme en 2023, dans mon mémoire j'avais présenté mes commentaires concernant la Vitrine agricole qu'on retrouve le long de l'autoroute 15, sur le côté ouest. Vous savez, toutes les places où il y a des autoroutes ou des voies rapides, toutes les industries veulent toutes être là, mais nous, on vous demande -- on avait demandé dans le mémoire que j'ai présenté à Ville de Laval de laisser la Vitrine agricole ouverte. On veut que les gens voient qu'il y a de l'agriculture qui soit là. Et ce serait peut-être plus intéressant que le ministère des Transports coupe la phragmite qui pousse dans 35 la bordure de l'autoroute entre la zone agricole et la zone qui appartient au ministère des Transports, parce que la phragmite, c'est une essence... c'est une mauvaise herbe envahissante et qu'on trouve de plus en plus dans nos champs. Ce serait quand même important. Puis on en avait parlé, de cette chose-là.

40 Ça fait que ça met fin à mes deux premières questions. Je reviendrai pour les deux autres.

LE PRÉSIDENT :

Ah non, restez là, restez là.

5 **M. GILLES LACROIX :**

OK.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Restez là. Moi, j'ai envie d'échanger avec vous, là, j'ai quelques questions de précision à vous demander parce que vous nous avez donné de l'information sur laquelle je veux m'assurer, là, de bien comprendre, si vous me le permettez.

15 Aqueduc versus puits, le premier sujet, là, les eaux souterraines. Je veux savoir, vous avez parlé d'une salinisation de la nappe phréatique, donc le sel d'épandage, le calcium, là, qui est...

M. GILLES LACROIX :

20 Je ne peux pas accuser qui que ce soit.

LE PRÉSIDENT :

Non non, ce n'est pas là que je m'en allais.

25

M. GILLES LACROIX :

Je n'ai pas les moyens de faire une étude comme celle-là, mais je vous dis ça a pris un certain nombre d'années, puis là, bien, on ne comprenait pas pourquoi qu'on n'était pas capables de cultiver nos fleurs au printemps, et là, c'est là qu'on avait... notre agronome nous a arrivé avec des tests faisant en sorte que c'était l'eau qui n'avait pas d'allure.

30

LE PRÉSIDENT :

Oui, non, je ne m'en allais pas vers pointer du doigt quelqu'un. Je voulais savoir : qu'est-ce qu'il en est aujourd'hui de vos puits artésiens?

35

M. GILLES LACROIX :

Ah, aujourd'hui, on a l'aqueduc municipal, puis on ne le dit pas trop fort parce qu'on ne veut pas

40

susciter la convoitise, parce que je vous l'ai dit tantôt, l'eau c'est comme l'or, ça, c'est important, puis on est chanceux d'avoir ça dans notre secteur, parce que je n'ai plus à remplacer de pompes, de ci puis de ça, là, ça va super bien.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, toute votre exploitation agricole, ça passe par l'aqueduc?

10 **M. GILLES LACROIX :**

Tout le secteur agricole, à partir de la rue Vauquelin jusqu'à... Et on paye notre compte de taxes. Dont l'année passée la Ville a redoublé notre compte de taxes, puis on n'a pas chialé puis on n'a pas dit un mot. Puis on paye puis on se ferme la trappe.

15 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Je pense, je vais y aller étape par étape, comme ça on va essayer de régler certains dossiers un par un, là, ça va peut-être être plus facile.

20 Question eau potable. Moi aussi, je vous ai entendu puis je veux aller dans cette direction-là. Je vais aller du côté de l'initiateur.

25 Parce que, sans aller dans pointer du doigt personne, ce n'est pas là que je veux m'en aller, mais je veux avoir une information concernant les puits artésiens évoqués par monsieur. Est-ce que vous avez des tests qui ont été faits sur des eaux souterraines qui confirmeraient cette situation-là, au niveau de la salinisation de la nappe phréatique, là, dans le secteur évoqué par monsieur le long de l'autoroute 15, là, à Laval?

30 **M. VINCENT CHAKOUR :**

On n'a pas la réponse en ce moment. Je sais que dans l'étude d'impact il y a eu quand même une évaluation de l'impact sur l'eau potable du projet, qui a été évalué comme peu probable, donc non important. Au-delà de ça, on vous reviendrait peut-être avec [inaudible].

35 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, ça, j'ai vu la même chose que vous dans l'étude d'impact. Je parle vraiment plus d'une caractérisation peut-être pré-travaux, là, si vous avez cette information-là.

40

M. VINCENT CHAKOUR :

Pour l'instant...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous ne l'avez pas, vous pouvez nous revenir.

M. VINCENT CHAKOUR :

10

On fera des vérifications quand même, juste pour être certains, mais [inaudible].

LE PRÉSIDENT :

15

Parfait, merci.

M. GILLES LACROIX :

20

Mais j'aimerais juste vous dire qu'il n'y a plus personne qui les utilise, là.

LE PRÉSIDENT :

25

Non non, je le sais, mais je veux quand même avoir cette information-là. C'est un complément d'information. Ça ne sera pas long, inquiétez-vous pas, je vais juste aller du côté du ministère de l'Environnement.

30

Avez-vous des tests, là, avez-vous des piézomètres, avez-vous des tests d'eau qui sont faits dans certains puits à proximité de l'autoroute 15, du côté de Laval? Est-ce qu'il y a un suivi qui est fait de ce côté-là?

M. VINCENT VILLENEUVE :

35

De notre côté également, on va devoir faire les vérifications nécessaires. Il y a effectivement un réseau qui est en place, mais pour la localisation des stations plus précises, là, on pourra vous revenir.

LE PRÉSIDENT :

40

Parfait, merci beaucoup.

M. GILLES LACROIX :

5 Et je peux-tu juste vous dire... Ça, je vous amène ça, c'est sûr qu'on ne peut pas corriger la situation, mais c'est un préjudice qu'on cause parce qu'on n'a pas le souci. Là, vous avez posé plein de questions sur le bruit, plein de bébelles comme ça, mais ça, là, la question de l'eau, nous on le vit depuis des années, et là, je viens juste démontrer que, des fois, c'est quand même important qu'on écoute peut-être pas des spécialistes mais des agriculteurs qui font l'agriculture, qui mettent du manger dans vos assiettes.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, mais tout à fait, je vous écoute avec plaisir, puis on va continuer à échanger avec vous, là, si vous...

15 **M. GILLES LACROIX :**

Pas de problème.

20 **LE PRÉSIDENT :**

... si vous êtes d'accord. Il y a un deuxième point que vous avez évoqué, je ne sais pas si vous vouliez revenir pour ce point-là, mais bref on a parlé des bassins de rétention, est-ce que c'est un élément sur lequel vous avez de l'information? Est-ce que je comprends bien que vous doutez de la faisabilité de...

25 **M. GILLES LACROIX :**

Non, parce que j'aimerais plus qu'on le traite en cinquième parce que...

30 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

35 **M. GILLES LACROIX :**

... si on était capable de regarder à partir des photos, vous allez comprendre, là, que... je ne veux pas caricaturer, mais c'est à peu près comme si on voulait enlever le mont Royal pour voir l'autre bord que c'est qu'il y a, du mont Royal. T'sais, c'est gros pas mal, là.

40

LE PRÉSIDENT :

OK, bien si vous revenez pour celui-là, on le gardera pour plus tard.

5 **M. GILLES LACROIX :**

On pourra revenir au point 5, si vous me le permettez.

10 **LE PRÉSIDENT :**

La Vitrine agricole, c'était...

M. GILLES LACROIX :

15 La Vitrine agricole, c'est parce que tout le monde veulent des murs, ils ne veulent pas de bruit. Moi, le bruit fait partie de ma vie, là. Moi, j'ai ma fenêtre, puis je l'entends, l'autoroute, puis le vent dominant, il est du côté... il souffle de l'ouest vers l'est, ça fait que moi, ça, ça ne me dérange pas. Moi, je n'ai pas entendu d'autres agriculteurs se plaindre, au contraire, ça fait partie de notre environnement. C'est comme les oiseaux, c'est comme d'autres choses, là, ça ne nous fatigue pas. Ce qui est
20 important, c'est qu'on la garde, la vitrine...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

25

M. GILLES LACROIX :

... qu'on puisse voir qu'il y a de l'agriculture à Laval, parce qu'il y a bien du monde qui ne savent pas qu'il y a de l'agriculture qui se fait à Laval.

30

LE PRÉSIDENT :

Ça, je l'avais bien compris. Ce qui m'a interpellé, c'est le L-2000. Vous avez évoqué ça, là, qu'est-ce que...

35

M. GILLES LACROIX :

L-2000 parce que...

40

LE PRÉSIDENT :

Qu'est-ce que c'est exactement?

5 **M. GILLES LACROIX :**

10 C'est le nouveau règlement, c'est le nouveau code d'urbanisme de Ville de Laval. Le L-2000, c'était l'ancien règlement. On le qualifiait d'être une espèce de courtepointe parce qu'il y avait eu des ajouts à toutes sortes d'époques, et là, bien, on ne se retrouvait plus, ça fait que là, on a un nouveau code de l'urbanisme, un volume à peu près de ça d'épais. Nous, on a participé à l'écriture de ce document-là, on a fait nos commentaires, mais on en a fait justement un sur la question de la vitrine. Et j'ai bien entendu ce qu'on a dit tantôt, vous avez dit : « Si la Ville veut un mur, vous ferez une demande au ministère. » Mais moi, je vous dis, là, je ne veux pas que Ville de Laval -- je veux que Ville de Laval tienne compte de nos commentaires et qu'elle ne fasse pas de pression au niveau du ministère des Transports pour qu'on mette un mur. On laisse ça ouvert.

LE PRÉSIDENT :

20 Parfait, c'est bien entendu. Dernier point, sur les espèces exotiques envahissantes, la phragmite, est-ce que vous avez des solutions à proposer pour l'éradication, le contrôle de la phragmite, de votre côté?

M. GILLES LACROIX :

25 Bien, il faudrait que de temps en temps le Ministère l'enlève ou la coupe, parce qu'il y en a beaucoup, de la phragmite, là, particulièrement en face de la Boîte à Fleurs, là -- il y a un commerce qui s'appelle la Boîte à Fleurs -- il y en a beaucoup dans le fossé.

LE PRÉSIDENT :

30 Est-ce que le fauchage, c'est une solution qui fonctionne, selon vos...

M. GILLES LACROIX :

35 Bien, le fauchage, parce que la phragmite il faut quasiment l'enlever parce que c'est envahissant.

LE PRÉSIDENT :

40 Parfait. Mais c'est bon, monsieur Lacroix, je pense que vous avez dit que c'était les quelques points que vous vouliez aborder, puis éventuellement vous reviendrez.

M. GILLES LACROIX :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez vous réinscrire. Est-ce qu'on...

10 **M. GILLES LACROIX :**

Bien, je me suis inscrit, j'ai averti comme quoi j'avais cinq questions.

LE PRÉSIDENT :

15 Parfait. Parfait, on vous attend avec plaisir pour une deuxième intervention. On va vous accueillir.

Je vais passer à un prochain intervenant, Alexandre Choquet.

20 Bonsoir. Bienvenue, monsieur Choquet. Asseyez-vous.

M. ALEXANDRE CHOQUET

M. ALEXANDRE CHOQUET :

25 Bonsoir, Monsieur le président. Bonsoir, Madame la commissaire. Donc, Alexandre Choquet, je suis le directeur de la conservation chez Éco-Nature, donc les gestionnaires du refuge faunique du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles.

30 Donc, on a lu l'étude d'impact, et ce qu'on remarque dans l'étude d'impact, aujourd'hui, bon, on parle du son, et ce qui ne semble pas prévu, mis à part au nord, dans la section nord du pont, c'est tout le long de la travée du pont, il n'y aura pas de... bon, de... excusez-moi, de mesures de mitigation pour le bruit. Ici, je parle évidemment de la biodiversité. On sait que la biodiversité est en déclin à l'échelle mondiale, que la pollution, et parmi ces pollutions la pollution sonore sont des causes sous-jacentes de
35 la perte de biodiversité, et donc je me demandais, bon, c'est bien que le climat sonore ne se dégrade peut-être pas, par contre est-ce qu'on a pensé à l'améliorer?

40 Comme ça a été judicieusement mentionné par le requérant, le silence était là bien avant le pont, et la biodiversité était là, elle aussi, donc, et je rappelle donc qu'on est dans un refuge faunique, qui est à peu près la -- bien, qui est la seule aire protégée, là, dans la région, qui abrite une biodiversité

incroyable. Donc, je me demandais simplement si le Ministère avait simplement analysé la faisabilité d'intégrer des mesures de mitigation pour améliorer le climat sonore, et pas seulement pour le maintenir? Parce qu'en ce moment, bon, on tourne au niveau de 65 décibels, en période estivale, donc quand les arbres sont plein de feuilles, donc mitiger un peu le son, mais je me demande à quoi ça
5 ressemble en hiver, d'ailleurs. Par contre, bon, c'est ça, est-ce qu'on a pensé à le faire? Et est-ce que, par le fait même, est-ce qu'on ne pourrait pas intégrer la biodiversité, le... bien, c'est ça, le respect de la biodiversité à cette nouvelle politique sur le bruit ambiant, qui date d'ailleurs d'à peu près la même date, là, ça date de 98, le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles a été fondé en 1997 -- le refuge faunique,
10 excusez-moi, donc ça date à peu près du même temps, il serait peut-être temps qu'on intègre la biodiversité dans cette politique-là.

LA COMMISSAIRE :

Monsieur Choquet, en complément de votre intervention -- la question, on va la poser à qui de
15 droit -- mais est-ce que de votre côté, étant donné l'organisme dont vous vous occupez, certainement votre préoccupation par rapport à la biodiversité, vous pouvez nous suggérer ou évoquer des études qui font le lien entre une dégradation ou une amélioration de la biodiversité dans un endroit en lien avec un climat sonore qui se modifie dans un sens ou dans l'autre? Est-ce que vous avez des évidences là-dessus?
20

M. ALEXANDRE CHOQUET :

Malheureusement, j'ai eu très peu de temps pour me préparer à cette rencontre. Non, je n'ai
25 pas... je n'ai rien à... Je pourrai certainement vous en... C'est sûr que je vais mettre mon nez là-dedans, puis je vais pouvoir vous en offrir à l'avenir. Par contre, ce qu'il faut savoir, c'est que les pollutions, dont fait partie la pollution sonore, font partie des causes sous-jacentes de la perte de la biodiversité qui sont inscrites dans le nouveau Cadre mondial pour la biodiversité, qui est issu de la COP15 qui s'est tenue à Montréal il y a presque deux ans. Donc, la pollution sonore est une pollution qui a un impact sur la biodiversité. On peut la relier à... on sait que la fréquentation dans les parcs, l'abolement des chiens,
30 tout ça, sont des éléments qui peuvent perturber, qui peuvent faire fuir certaines espèces qui sont plus -- qui sont moins tolérantes. Donc ça, c'est quelque chose qu'on sait. Par contre, pour avoir des études précises, là, je n'en ai pas actuellement.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Chakour, je vais commencer avec vous, là, pour la question de monsieur Choquet.
35 Est-ce que c'était clair pour vous?

40

M. VINCENT CHAKOUR :

5 J'ai noté plusieurs questions, mais je peux peut-être commencer avec celle que j'ai notée ici, par rapport à la possibilité d'aménager des mesures d'atténuation pour le son, pour la faune dans le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. Donc, pour ce point-là, ce n'est pas dans les... dans la politique du Ministère d'aménager spécifiquement des murs ou n'importe quelle mesure pour la faune. Par contre, il y a quand même un élément important, c'est que pendant les travaux, il y aura quand même des périodes de restriction pour justement prendre en considération... prendre en considération la nidification, par exemple, ou la maternité des chauves-souris. Donc, il y a des périodes de restriction justement pour prendre la faune en considération. Il y a Marie-Christine, notre biologiste, qui est là.

10 Je pense que tu pourrais peut-être compléter là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

15 Oui, elle peut venir prendre place à la table, si vous voulez faire une rotation.

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

20 Oui, bonjour, Marie-Christine Bellemare, biologiste au ministère des Transports.

25 Donc, effectivement, ce n'est pas dans la politique ou dans les normes, là, du Ministère de mettre en place des mesures pour la faune. Donc, dans le cadre de l'étude d'impact, on n'a pas mesuré les impacts, on n'a pas d'étude du climat sonore, d'état de référence, là, sur le pont, comme dans la rivière, finalement, là. L'étude du climat sonore visait vraiment les résidents et les commerces aux approches, donc...

M. VINCENT CHAKOUR :

30 Je veux peut-être compléter avec un dernier point. La piste polyvalente, en fait, aura un écran de sécurité, si on veut, on peut l'appeler autrement, mais c'est un écran qui va séparer -- la hauteur exacte, je ne m'en souviens plus mais c'est... deux mètres -- donc on a un écran de deux mètres pour justement protéger les cyclistes et tous les utilisateurs de la piste polyvalente des véhicules. Il y a quand même une très grande proximité entre les véhicules. Donc, comme un effet secondaire, si on veut, un effet de ce mur serait un genre d'écran antibruit pour, bien finalement, la faune qui se trouverait dans le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles du côté ouest. Donc, ce n'était pas la fonction principale de l'écran, mais ça vient avec, justement pour protéger les utilisateurs de la piste polyvalente.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci beaucoup.

5 Monsieur Villeneuve, de votre côté, considérant dans le contexte des mesures d'atténuation pour les impacts du bruit, pollution sonore sur la biodiversité, faune, entre autres, là, est-ce que vous avez des recommandations ou est-ce que vous avez des lignes directrices à nous partager?

M. VINCENT VILLENEUVE :

10

Oui. Bien, à l'égard de l'aspect faunique, là, je vais passer la parole à Sébastien Auger, à la Direction de la gestion de la faune, qui est à distance, oui, exact.

LE PRÉSIDENT :

15

Ah, parfait, il se connecte.

Donc, bonsoir monsieur Auger, bienvenue. On vous écoute. Vous avez bien entendu la question?

20

M. SÉBASTIEN AUGER :

Oui, j'ai très bien entendu la question.

LE PRÉSIDENT :

25

Parfait.

M. SÉBASTIEN AUGER :

30

Sébastien Auger, biologiste. En fait, non, on n'a pas de directive particulière, c'est vraiment chaque projet, au cas par cas, on évalue les impacts que peut avoir le climat sonore, si on veut, sur la faune et ses habitats. C'est sûr que, dans ce cas-ci, on parlait du principe qu'il y avait déjà un pont, ça fait que c'est sûr qu'on a regardé surtout les impacts dans la phase de construction, parce que c'est ce qui fait, selon nous, créer des changements plus particuliers ou des pointes plus particulières. Puis, bien, c'est ça, il y avait déjà des mesures d'atténuation qui avaient été mises en place, là, par l'initiateur à ce sujet-là.

35

Mais pour ce qui est de la phase plus d'exploitation, puisqu'on parlait de... t'sais, qu'il y avait déjà un pont présent, on n'a pas évalué une différence marquée nécessairement. Ce n'est pas un impact qu'on avait ciblé de notre côté, là, en particulier.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup pour votre réponse, monsieur Auger.

5 Je vais passer la parole à ma collègue, Mireille Paul, dans un instant. Je veux juste compléter sur une information, là, que j'ai eue de la part de l'initiateur.

10 Monsieur Chakour, vous évoquez l'idée d'un écran qui est une mesure d'atténuation pour la piste multifonctionnelle, est-ce qu'il y a d'autres mesures d'atténuation qui seraient intégrées ou intégrables, si vous voulez, à la structure même du pont, pour justement, là, les activités de Éco-Nature puis aussi plus globalement, là, sur les refuges fauniques qui se trouvent à proximité du pont? Est-ce que c'est des choses qui sont possibles, explorées de votre côté?

M. VINCENT CHAKOUR :

15 Oui. Donc, au niveau de la possibilité, donc on le fait du côté ouest, c'est un mur de deux mètres, pour protéger la piste polyvalente. Donc, au niveau de la faisabilité, oui, c'est certain que c'est possible de mettre un mur du côté est aussi. Ce n'est pas quelque chose qui est habituel, ce n'est pas une mesure qui est faite dans les ponts habituellement. Il y a des glissières normées qu'on va venir installer.
20 Donc, pour répondre à la question : oui, c'est possible, mais ça n'a pas été évalué ou regardé en détail.

LE PRÉSIDENT :

25 Ma collègue, madame Paul.

LA COMMISSAIRE :

30 Oui. Monsieur Choquet, je reviens au climat sonore et son effet sur les humains, parce que monsieur Chakour m'a un peu ouvert la porte.

35 Justement, avec l'écran dont vous parlez -- qui séparerait la piste multifonctionnelle, pour des raisons essentiellement de sécurité des usagers de la piste multifonctionnelle, mais il aurait comme, on va dire, effet secondaire de limiter la propagation du bruit -- êtes-vous capable de dire ça limiterait de combien la propagation? Est-ce qu'on a au moins une fourchette?

M. VINCENT CHAKOUR :

40 On n'a pas fait l'évaluation, mais peut-être de manière théorique... Jia Lun, est-ce qu'on a...

On me dit qu'on l'a évalué dans les graphiques, donc c'est pris en considération dans l'évaluation.

M. JIA LUN POON :

5 Oui, Madame la commissaire, donc ici on voit le climat sonore à Boisbriand, le actuel. Donc ici, si on regarde au niveau de l'île Morris, du côté ouest, donc ça, c'est le niveau... ça, c'est le niveau projeté, donc si on regarde la différence, c'est ça que ça fait. On regarde... on voit que la couleur mauve -- non, la couleur brune, elle est réduite sur l'île Morris.

LA COMMISSAIRE :

10 OK, donc ici, là, l'image qu'on a, ça tient compte de l'écran?

M. JIA LUN POON :

15 Une petite précision, Madame la commissaire. Ça inclut l'écran de sécurité, mais aussi le fait que... la présence de la piste en tant que telle, ce qui fait en sorte que les véhicules sont plus éloignés de la bordure. Donc, il y a comme deux atténuations en simultané.

LA COMMISSAIRE :

20 Et, bon, pour le moment, vous prévoyez que ça ait deux mètres de haut, est-ce que ça serait possible de la faire un petit peu plus haute pour également limiter encore plus la propagation du bruit? Puis je pense toujours aux étages supérieurs des édifices résidentiels à étages. Est-ce qu'on pourrait aller chercher un gain en rehaussant encore un peu plus cette espèce de paroi qui va séparer la piste multifonctionnelle des voies de service?

M. JIA LUN POON :

30 Madame la commissaire, je n'ai pas trop compris la question. Cette barrière-là n'est pas servie pour protéger des étages des résidents... On est vraiment au niveau du pont, donc...

LA COMMISSAIRE :

35 Oui oui, je comprends, on est au niveau du pont, vous allez ériger une barrière de protection, finalement -- qui, d'ailleurs, ce serait intéressant de savoir un peu à quoi ça ressemble, là, je ne sais pas si vous avez un exemple à nous donner -- mais donc vous érigez une barrière de protection d'à peu près deux mètres de haut, entre la piste multifonctionnelle puis les voies utilisées par les voitures, est-ce qu'en augmentant un peu sa hauteur... je ne vous demande pas de porter ça à 10 mètres, mais si on augmentait un peu la hauteur, est-ce qu'on aurait un gain de diminution supplémentaire au niveau du bruit, notamment pour les citoyens qui habitent en bordure de l'autoroute?

40

M. VINCENT CHAKOUR :

Je vais juste commencer la réponse. Il faudrait regarder le plan exact pour voir où se termine cet écran-là. Donc, je ne suis pas certain en ce moment. À moins que Philippe me dise...

5

Est-ce que tu sais où ça se termine? Avant ou après les...

C'est ça, donc on me dit que ça se termine, en fait, avant les condominiums le Quai du Nord.

10

LA COMMISSAIRE :

OK, donc dès qu'on sort du pont, c'est terminé?

15

M. VINCENT CHAKOUR :

Normalement, ça devrait terminer en amont. Pour la deuxième question, au niveau théorique, peut-être Jia Lun peut amener...

20

Une augmentation de un mètre du mur, est-ce que théoriquement ça pourrait améliorer la situation?

LE PRÉSIDENT :

25

Pendant que vous faites vos recherches, je vous prépare en conséquence d'une question à venir, sur la modélisation du climat sonore avant/après, là, pour le secteur Boisbriand, je veux qu'on remette ça tout à l'heure, là, mais je vous laisse répondre à ma collègue.

M. JIA LUN POON :

30

Oui. Donc, juste pour répondre de manière générale, là, un écran acoustique, donc la manière que les ondes se propagent, qu'elles vont se déplacer une fois qu'on a mis un écran antibruit, il y a toujours une partie de l'énergie acoustique qui va traverser l'écran, ce qu'on appelle la transmission -- donc c'est indiqué sur la flèche verte sur ma diapo -- et une partie va réfléchir au niveau de l'écran.

35

Donc, si l'écran a une propriété d'absorption, une partie va être absorbée et il y aura moins qui va être réfléchi. Et, bien entendu, la dimension de l'écran, donc les longueurs, les hauteurs vont affecter ce qui passe par-dessus ou à côté de l'écran, ce qu'on appelle la diffraction, et la diffraction, juste pour donner une précision, elle est vraiment affectée par tout ce qui est propriété météorologique, on parle d'inversion, on parle de direction des vents, la vitesse des vents. Donc ça, il faut juste préciser, par rapport à la modélisation, la modélisation ne tient pas compte de la direction des vents, et cetera.

40

LE PRÉSIDENT :

5 Comme tel qu'annoncé, je vais vous demander de remettre la modélisation du climat sonore -- puis docteur Lajoie, je ne vous oublie pas, je vais vers vous par la suite -- la figure, là, que vous aviez précédemment, la modélisation qui tient compte de l'écran antibruit en situation projetée, en situation actuelle, du côté de Boisbriand, avec le rétrécissement de la... du polygone brun, là, de la ligne brune qui est collée à l'autoroute. Vous voyez de quelle figure je parle?

10 Je voulais juste vous entendre sur l'idée, là, quand vous faites le avant/après, si je peux dire, on voit donc l'effet d'aminçissement finalement de cette dimension-là, qui sont finalement les isophones 65 dBA et plus, là. Vous dites que, bon, elles sont prévues jusqu'à la fin probablement du pont, mais si on... est-ce que... je suis loin d'être un spécialiste de la modélisation, ce n'est pas ça l'objectif de ma question, là, c'est simplement de voir si l'effet que vous nous avez présenté, c'est-à-dire le rétrécissement de cette petite ligne brune là qui longe le pont, en utilisant peut-être des, je ne sais pas, 15 formes, des modèles différents, en prolongeant un peu, est-ce qu'il y a possibilité de prolonger cet effet-là? Parce que ça semble avoir, en tout cas visuellement, ça semble avoir un effet sur la réduction de la largeur de l'isophone 65 dBA et plus. Je vous pose la question, là. C'est une hypothèse que je mets sur la table puis je veux vous entendre là-dessus.

20 **M. VINCENT CHAKOUR :**

Juste pour bien comprendre, c'est de prolonger l'écran?

LE PRÉSIDENT :

25 Oui, vers le... vers le nord, là. Dans ce cas-ci, c'est à gauche de l'écran, mais c'est vers le nord.

M. VINCENT CHAKOUR :

30 OK. Donc, pour la faisabilité de cette proposition, j'inviterais Philippe.

LE PRÉSIDENT :

35 Bien, avant peut-être de parler de la faisabilité, est-ce que l'effet qu'on voit pourrait être le même du côté des résidences? Ça, c'est la première question. Puis ensuite, bien effectivement, si on répond oui à cette question-là, bien on ira vers la faisabilité par la suite.

M. VINCENT CHAKOUR :

40 Oui. — Donc Jia Lun, pour la première question.

M. JIA LUN POON :

5 Oui, Monsieur le président. Donc, comme je l'ai mentionné, un écran, au niveau de la dimension, ce qui va faire l'effet d'atténuation de bruit, c'est quand on vient couper la vue, la ligne de vue. Donc ici, même si on prolongerait cet écran-là, qui a une hauteur de deux mètres, vers les condos, il n'y aura pas une amélioration qui est notable parce que, compte tenu des élévations et la hauteur, on ne verra pas le même effet que sur l'île Morris, parce que l'île Morris, le pont est déjà à une hauteur par rapport aux résidents qui sont sur l'île.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, c'est très clair. Je vais aller du côté du docteur Lajoie, pour compléter.

15 Vous aviez un complément d'information sur ce sujet?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

20 Cette fois, c'était une question. Je me suis posé la question si le prolongement de mur pourrait amener une répercussion du côté des résidences, de l'autre côté. Et l'autre chose, on s'est interrogé sur comment les cyclistes et les piétons vont être exposés au bruit? Est-ce qu'il y a des études qui prévoient l'infime distance entre la circulation autoroutière puis les aires de repos supposément prévues, qu'est-ce que va être l'exposition, même courte, à un bruit extrêmement intense et est-ce qu'il n'y aurait pas des mesures d'atténuation à réfléchir pour ça directement, pour encourager le transport actif?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Là, si je comprends bien, c'est au-delà de l'écran qu'on est en train de parler?

30 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Bien, sur ce même écran-là, il peut y avoir des ricochets de l'autre côté et... pour les résidences, puis pour les personnes sur la piste multifonctionnelle, l'exposition au bruit, elle doit être énorme, même si c'est de courte durée.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, je vais rediriger votre question du côté de monsieur Chakour.

40 Deux volets à la question, là : l'exposition des gens qui utilisent la piste multifonctionnelle, malgré l'écran que vous mentionnez, puis éventuellement la réverbération du côté est du pont, finalement.

M. VINCENT CHAKOUR :

5 Bien, c'est la sensibilité justement qu'on avait au niveau du transport actif. L'objectif d'aménager une piste polyvalente était justement pour avoir une utilisation maximisée, et donc ça vient avec la sécurité et aussi le confort de roulement. Donc, c'est vraiment la raison pour laquelle on a mis un écran de deux mètres, pour justement protéger du bruit. Certainement aux belvédères il y aura peut-être un inconfort, mais certainement beaucoup moins marqué que s'il n'y avait pas d'écran.

10 Pour la deuxième question, par rapport au bruit de l'autre côté des résidences, peut-être Jia Lun pourrait compléter.

M. JIA LUN POON :

15 Oui, Monsieur le président. La modélisation tient compte de la réflexion sur l'écran.

LE PRÉSIDENT :

20 De la réflexion? Parfait.

M. JIA LUN POON :

25 Puis un autre élément, c'est plus une anecdote, mais pour avoir fait du vélo sur le pont Champlain, le nouveau pont Champlain, là où qu'il y a les écrans en... transparents, moi j'ai perçu une nette amélioration par rapport aux endroits qu'il n'y en a pas, mais je n'ai pas fait de mesures.

LE PRÉSIDENT :

30 Donc, c'est ça, vous confirmez que vous n'avez pas de mesures spécifiques, là, sur le niveau de gêne associée à l'utilisation de la piste multifonctionnelle, avec ou sans écran?

M. VINCENT CHAKOUR :

35 Il n'y a pas eu de mesures spécifiques de faites, donc c'était une décision qui a été prise, peu importe les mesures, pour mettre vraiment une mesure d'atténuation pour cette utilisation-là.

LE PRÉSIDENT :

40 Parfait, merci beaucoup. Ma collègue, madame Paul.

LA COMMISSAIRE :

Oui. Puis pour faire un petit peu de millage sur la question de monsieur Choquet, si on se projette un peu plus loin dans l'avenir.

5

Monsieur Métivier, est-ce que vous pourriez remettre la figure avec les isophones du côté de Boisbriand?

10

Bon, la modélisation, elle est mettons année de mise en service plus 10 -- peu importe l'année de mise en service, on ne reviendra pas là-dessus -- mais à l'année deux... mise en service plus 10, la vie va continuer, alors quand on sera à l'année mise en service plus 20, il va toujours y avoir du monde à Boisbriand puis à Laval, qu'est-ce qui va se passer? Êtes-vous capables de nous dire qu'est-ce qui se passe avec les isophones, est-ce que ça continue de s'éloigner de l'axe de l'autoroute, est-ce que mettons les isophones 65 ans -- « 65 ans », je commence à être fatiguée -- 65 dBA et plus s'étend vers le nord, vers... vers l'est ou vers l'ouest, ou à cause d'une espèce de phénomène de saturation du pont, ça se stabilise?

15

M. VINCENT CHAKOUR :

20

Je demanderais à Jia Lun de répondre à la question.

M. JIA LUN POON :

25

Oui, Madame la commissaire. Donc, pour répondre au premier volet de la question par rapport aux 10 ans, donc après 10 ans de mise en service, ça va être l'approche corrective de la politique qui va s'appliquer. Donc, si on est... si on respecte les critères d'admissibilité à un partage de coûts, donc ça veut dire qu'on atteint 65 dBA sur 24 heures, on a une densité de 30 habitations par kilomètre, minimum de 10 habitations, on pourrait faire un projet en partenariat avec la municipalité concernée.

30

Puis pour la deuxième... Le deuxième volet, c'était?

LA COMMISSAIRE :

35

Est-ce qu'on atteint à un moment donné une saturation?

M. JIA LUN POON :

40

Oui, c'est ça. Madame la commissaire, lorsque... au niveau de la modélisation, on tient compte toujours d'une circulation qui est fluide, donc c'est là où qu'on a le maximum de bruit routier. Lorsqu'on est en condition de congestion, les mesures qu'on a prises sur notre réseau routier, on tend à une

baisse, même si on augmente le débit de véhicules qui circulent. Donc, éventuellement, si la demande dépasse la capacité de notre infrastructure, non, effectivement, il n'y aura pas d'augmentation à cet effet.

5 **LA COMMISSAIRE :**

Peut-être juste une dernière question, par rapport à l'information que vous venez de nous donner sur la... la possibilité de passer au régime correctif. Est-ce que, déjà maintenant, dans la conception, dans l'ingénierie du pont, on doit tout de suite prévoir des... une conception qui éventuellement pourrait accueillir un mur antibruit supplémentaire ou quelque chose à peu près du même ordre, ou ce n'est pas important, le pont qui est prévu pourrait, de toute façon, accepter ce mur-là?

10

M. VINCENT CHAKOUR :

15 Donc, si je comprends bien, c'est plus pour : on prévoit ce qui pourrait venir dans le futur?

LA COMMISSAIRE :

C'est ça, si à un moment donné, dans 20 ans, il y a un partage des coûts entre la Municipalité puis le ministère des Transports puis vous décidez d'augmenter la proportion de murs antibruit, est-ce que le pont tel qu'il est conçu va le permettre ou on doit le prévoir tout de suite?

20

LE PRÉSIDENT :

25 Je laisserais monsieur Thibeault prendre la parole.

M. CLAUDE THIBEAULT :

Sans aller du côté très technique, génie, je reprends votre prévision du 20 ans, il y a une politique gouvernementale qui s'oriente sur l'interdiction de vente de véhicules à moteur à essence en 2035. On est en 2024. Notre projection va en 2038. Le taux de renouvellement du parc automobile est de 10 ans, ça fait que si on se retrouve dans 20 ans, on va se retrouver avec un parc automobile de véhicules électriques seulement. Donc, à ce moment-là, on pourra voir les mesures qui seront nécessaires, s'il y a des mesures qui sont nécessaires.

35

Techniquement parlant, la prévision sera, mais on n'en tient pas compte pour notre prévision 2038, on continue avec du véhicule à moteur, mais en principe, lorsqu'on va arriver en 2048 ou en 2045, le parc automobile, en étant pratiquement 100 % en mode électrique, le taux de... le son, le niveau sonore devrait baisser de 2038 à 2048. Mais le pont va pouvoir prendre des... le pont, au niveau technique, on verra la technologie à l'époque qui serait nécessaire s'il y a un besoin, mais je ne suis

40

vraiment pas inquiet à ce niveau-là parce qu'on s'oriente vers une baisse du niveau sonore pour les prochaines années, à partir de 2035.

LE PRÉSIDENT :

5

Je suis surpris de cette information-là parce que dans l'étude d'impact, ce n'est absolument pas ça qu'on avait lu, là. Au-delà de 50 kilomètres/heure, c'était le bruit de roulement qui prenait le dessus sur le bruit du moteur, qu'il soit thermique, qu'il soit électrique. Donc là, on dirait que ça s'en va dans une autre direction. J'aimerais juste comprendre, là, quelle est l'information que vous nous véhiculez par rapport au parc automobile de véhicules électriques qui a une influence sur le niveau de bruit. Je n'avais pas bien saisi ça, mais j'aimerais vous entendre.

10

M. CLAUDE THIBEAULT :

15

Je vais repasser la parole [inaudible]. Simplement, c'est pour vous dire au niveau du bruit du moteur. Donc, lorsqu'on parlait avec la docteure tout à l'heure qui mentionnait que le bruit du moteur à essence était beaucoup... il y avait des périodes de pointe, on pourrait mettre des mesures d'atténuation en contrôlant le bruit des moteurs, en vérifiant les systèmes modifiés, et cetera, ça, ça va déjà disparaître, puis quant au bruit de roulement, effectivement, la surface de roulement, là il y a une incidence directe avec la vitesse.

20

M. JIA LUN POON :

Oui, Monsieur le président, juste pour faire... pour clarifier, c'est seulement en condition de congestion qu'on va voir une différence au niveau du bruit de moteur, au niveau du bruit de roulement à vitesse [indiscernable - propos simultanés]...

25

LE PRÉSIDENT :

Réduite.

30

M. JIA LUN POON :

... il n'y aura pas une grande différence par rapport à un véhicule électrique.

35

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup pour la précision, monsieur Poon.

40

LA COMMISSAIRE :

5 Oui, peut-être pour faire... pour continuer dans le domaine de la prévision et de la simulation du climat sonore et des données de circulation qu'on utilise, celles qui sont... on comprend que vous avez utilisé celles de 2019, les données de circulation de 2019 pour effectuer votre simulation, et vous annoncez que ça augmente à peu près de 1 % par année. Comment, avec la voie réservée pour le transport collectif, là, qui s'ajoute de part et d'autre, comment vous tenez compte de ça, dans votre projection du nombre de véhicules? Est-ce que vous en faites un peu abstraction puis vous allez au scénario le pire, c'est-à-dire comme s'il n'y avait pas de transport collectif, ou vous rabaissez un peu l'augmentation du parc automobile à cause du transport collectif?

M. VINCENT CHAKOUR :

15 Donc, l'estimation -- l'augmentation estimée qu'on a mise dans les 10 prochaines années ou 10 années du projeté, c'est de 1 % par année. Historiquement, ce qu'on voit sur l'axe de l'autoroute 15 spécifiquement, au pont Gédéon-Ouimet, c'est une augmentation de 0.7 % par année depuis 1995. Là, c'est sûr qu'on a pris l'année 2019 comme base de référence, juste parce qu'en 2020 il y a eu une diminution de, je ne sais pas, peut-être 10 ou 15 %, c'était assez important; on est revenu presque au niveau prépandémique sur le pont, mais pas encore. Donc, on vient aussi ajouter un petit peu de... de, je veux dire, de données conservatrices à ce niveau-là. Donc ça, c'est pour le premier élément d'augmentation naturelle, si on veut, du débit sur l'autoroute.

25 Deuxième volet, c'est sur la voie réservée. Donc, sur la voie réservée, il y a deux volets, il y a le premier volet autobus. On a parlé avec les sociétés de transport, donc Exo et la STL, et on a une estimation de cent... presque 100 autobus par jour sur l'autoroute 15 qui serait empruntée. Donc ça, c'est par direction, donc on a mis 200. Et l'autre élément, c'est sur le nombre de covoitureurs ou véhicules électriques ou peu importe quels usagers seraient permis sur la voie réservée. Ça, on en est venu, avec les différents scénarios et ce qu'on voit, ce qui est existant dans différents... d'autres projets, on voit une augmentation de 10 %, pratiquement sur-le-champ, du débit. Donc, oui, il y a du transfert modal, mais il y a quand même une augmentation finalement de 10 % nette qu'on va venir évaluer. Donc, dans les études qu'on a vues, c'était 5 % à 8 %, quelques-unes étaient un petit peu plus élevées, on a pris une moyenne, on est allés avec 10 %.

LA COMMISSAIRE :

35 D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

40 Monsieur Choquet, on revient à vous. J'avoue qu'on a un peu dérivé, là.

M. ALEXANDRE CHOQUET :

Pas de problème.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous laisse quand même l'opportunité de continuer à vous exprimer, là, parce qu'on était partis...

10 **M. ALEXANDRE CHOQUET :**

Bien, en fait, je n'avais pas d'autre question. Si je peux juste me permettre un commentaire...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Bien oui, allez-y.

M. ALEXANDRE CHOQUET :

20 ... [inaudible] la position de Éco-Nature au niveau sonore, pour la reconstruction du pont Gédéon-Ouimet, c'est qu'il faudrait se saisir de cette occasion-là pour mieux intégrer cet ouvrage-là dans le paysage -- on a un paysage qui est une aire protégée, dois-je le rappeler -- et pas simplement le paysage visuel, mais on peut parler du paysage sonore, aussi. On peut très bien mitiger les impacts sonores.

25 Et je tiens à rappeler aussi que, pour le refuge faunique, on a énormément d'espèces d'oiseaux, d'espèces de chauves-souris; parmi les espèces d'oiseaux qui communiquent par le son, chauves-souris qui communiquent par l'écholocation, mais pas « par écholocation », mais qui communiquent également par le son, donc de diminuer le bruit possible dans l'environnement de ces espèces-là, bien je pense que c'est une... bien, c'est en soi une mesure de compensation pour la construction du [inaudible]. Merci.

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 Je vous remercie beaucoup, monsieur Choquet. Bonne fin de soirée.

M. ALEXANDRE CHOQUET :

Merci.

40

LE PRÉSIDENT :

On serait prêts à passer à un prochain intervenant, donc j'appelle Claude Larochelle.

5 Bonsoir, monsieur Larochelle.

M. CLAUDE LAROCHELLE

10

M. CLAUDE LAROCHELLE :

Bonsoir, bonsoir.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue, prenez place.

M. CLAUDE LAROCHELLE :

20

Merci, merci, merci.

LE PRÉSIDENT :

25 On vous écoute.

M. CLAUDE LAROCHELLE :

30 Merci surtout d'être ici, à Laval, puis de nous parler de cet important projet-là, Madame la commissaire, Monsieur le président.

35 Mon nom est Claude Larochelle, je suis conseiller municipal de Fabreville, et mon district de Fabreville à Laval comprend une partie de Sainte-Rose aussi qui est à proximité, et je représente aussi ma collègue du district de Marc-Aurèle-Fortin, madame Louise Lortie, qui est à l'écoute en ligne, et nos deux districts, on est très préoccupés par ce qui se passe ou qui va se passer.

40 Je dois vous dire que la question du son ambiant -- puis c'est vraiment là-dessus que je veux *focusser* mon... -- le climat sonore en phase d'exploitation, nos citoyens nous parlent constamment du bruit, puis : « Qu'est-ce qu'on fait? » Je peux vous dire que j'attends, dans mon district, le long de la 15, d'une des voies de service, un mur à reconstruire qui a été déjà autorisé il y a une couple d'années par

le ministère des Transports, annoncé il y a quatre ans, on l'attend toujours, mais il n'est pas près du pont.

5 Ma question toute simple, puis j'ai entendu ces messieurs tantôt parler, mais moi, vraiment, je
veux savoir, est-ce que le climat sonore... Puis j'ai vu les graphiques rapidement, puis des fois, on
aimerait voir, un par-dessus l'autre, la différence entre les courbes, parce que quand vous les présentez
en séquence, ce n'est pas toujours évident. Mais concrètement, peu importe le type de mesures que
vous avez prises, dans la mesure où on prend les mêmes avant et après, est-ce que nos citoyens qui
10 résident dans l'environnement du pont, votre objectif, ça va être de réduire le niveau, le climat sonore,
après, une fois que le projet va être complété, en exploitation, puis je dirais 10 ans après le début de
l'exploitation? Est-ce que vous avez un objectif de réduction, de garder le même niveau sonore ou si ça
va augmenter, compte tenu de tout ce qu'on sait? On a parlé d'augmentation de trafic, et cetera.

15 C'est ma première question : est-ce que votre objectif, c'est de réduire, et si oui, dans quelle
proportion, en décibels? Si vous avez un objectif, avec toutes vos mesures que vous allez prendre? J'ai
été heureux d'apprendre que du côté sud, il va y avoir un mur antibruit; ça, c'est très positif. Mais est-ce
que le résultat final, on va entendre moins de bruit après, en phase d'exploitation, qu'avant?

20 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, on va commencer avec cette première question...

M. CLAUDE LAROCHELLE :

25 Oui.

LE PRÉSIDENT :

30 ... monsieur Larochelle. Donc, je vais aller du côté de...

Monsieur Chakour, c'était clair pour vous, les objectifs? Parfait, je vous cède la parole.

M. VINCENT CHAKOUR :

35 Donc, au niveau de la Pointe-Langlois, en fait, du côté Laval, effectivement, on ajoute un mur
antibruit parce que dans la modélisation, on évaluait que l'augmentation du bruit était supérieure à ce
qui était permis dans la politique, donc un mur doit être mis en place. Donc, avec la mise en place de ce
mur antibruit, on vient réduire le bruit dans le secteur. Donc, il y a un effet... au final, un effet positif dans
ce secteur-là.

40

Pour les autres secteurs, en fait, puis je laisserais Jia Lun compléter, mais c'est vraiment de suivre ce qui est dans la politique, donc ce n'est pas de réduire le bruit, mais c'est de respecter un seuil limite, un seuil maximal d'augmentation. Et peut-être Jia Lun peut compléter sur ce point-là.

5 **M. JIA LUN POON :**

Oui, Monsieur le président. Donc effectivement, la politique, c'est vraiment elle qui nous dicte notre objectif, donc c'est d'avoir un impact qui est faible ou nul, mais lorsqu'on est moyen ou fort, bien, c'est là qu'on doit le réduire et c'est là qu'on vient intervenir en mettant en place un écran antibruit, et pour le cas de la Pointe-Longlois à Laval, on a une réduction qui va être bénéfique pour les résidents.

10

LE PRÉSIDENT :

Je ne sais pas si vous avez eu un scoop ce soir, mais ce qu'on a entendu du côté du ministère de l'Environnement, c'est que l'orientation qui va être prise, c'est de s'aligner vers le 53 décibels. Comment vous allez concilier cette réalité?

15

M. JIA LUN POON :

Monsieur le président, en bordure de nos infrastructures routières, il y a plusieurs secteurs qui ont des niveaux très élevés actuellement. Je ne sais pas, il faudra vérifier au cas par cas si tous les endroits, c'est faisable, techniquement, de mettre des écrans antibruit pour protéger tous les étages.

20

M. VINCENT CHAKOUR :

25

Si je peux compléter.

LE PRÉSIDENT :

30

Oui.

M. VINCENT CHAKOUR :

Pour l'instant, c'est un peu pour ça qu'on a la politique. La politique est faite de concert avec les autres ministères, avec d'autres partenaires, donc avec la mise à jour de la politique, certainement, ces éléments-là seront pris en considération pour voir comment ça peut être fait, pas seulement pour le projet du pont Gédéon-Ouimet, mais pour l'ensemble du réseau routier du Ministère parce qu'il y a des milliers de kilomètres. C'est sûr que...

35

40

LE PRÉSIDENT :

Non, je sais qu'on parle de beaucoup plus large, là, mais on va essayer de se restreindre [indiscernable - propos simultanés].

5

M. VINCENT CHAKOUR :

C'est ça. Donc, c'est sûr que ce sera des discussions à avoir pour voir comment est-ce que ça pourrait être appliqué spécifiquement.

10

LE PRÉSIDENT :

Hum hum, je comprends. Puis peut-être pour un complément à monsieur...

15

M. CLAUDE LAROCHELLE :

En fait, j'aurais besoin d'une précision.

LE PRÉSIDENT :

20

Bien, peut-être juste... je veux juste terminer parce que Fabreville puis la circonscription de Marc-Aurèle-Fortin, là, c'est du côté ouest, là...

M. CLAUDE LAROCHELLE :

25

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30

... de ce que je comprends. Vous avez parlé du côté est. Est-ce que vous avez une précision à apporter?

M. CLAUDE LAROCHELLE :

35

Moi, c'est du côté est. Moi, mon district est surtout du côté est, j'en ai une partie du côté ouest.

LE PRÉSIDENT :

40

OK.

M. CLAUDE LAROCHELLE :

Et Marc-Aurèle-Fortin, c'est complètement du côté ouest, le long de l'autoroute.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est ça, là, on a évoqué les mesures d'atténuation pour le côté est. Peut-être juste avoir une précision pour le côté ouest, puis après, je vous redonne la parole.

10 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

Oui, allez-y.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté ouest, donc du côté Laval, du côté ouest du pont, est-ce qu'il y a des objectifs de réduction des niveaux sonores?

20 **M. VINCENT CHAKOUR :**

On peut... Oui, on va afficher la carte à Laval.

25 Donc, du côté ouest, c'est un secteur industriel, donc il n'y a pas de résidences en bordure du pont. Jia Lun pourra me préciser s'il y a eu des études spécifiques pour ce secteur-là, mais en principe, il n'y a pas de résidences, c'est un secteur industriel.

LE PRÉSIDENT :

30 Monsieur Poon, est-ce que vous avez un complément?

M. JIA LUN POON :

35 Oui. Bien, l'étude couvre également le secteur côté ouest. Donc, on voit, dans les courbes actuelles, le climat sonore actuel; et également, on a la courbe pour le projeté. Donc...

LE PRÉSIDENT :

40 Donc, je vois que c'est la même bande brune, là, donc il n'y a pas d'objectifs de réduction du côté ouest?

M. JIA LUN POON :

C'est ça, du côté ouest, l'impact est non significatif.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

10 **M. JIA LUN POON :**

Donc, c'est pour ça qu'il n'y a pas d'écran.

LE PRÉSIDENT :

15 Parfait. — Donc, monsieur Larochelle, je vous recède la parole.

M. CLAUDE LAROCHELLE :

20 Oui, merci, Monsieur le président. En fait, la précision que j'aimerais avoir, c'est que même quand on parle de la Pointe-Langlois, quand vous dites « il va y avoir une réduction », moi, c'est toujours par rapport à aujourd'hui, puis c'est ça que je veux clarifier, pas par rapport à : oh, là, on va avoir quatre voies de circulation, on rapproche de probablement 80 mètres de toutes les résidences du côté est. Alors, ces travaux-là, quatre voies de circulation dans chaque direction, vont provoquer une augmentation du bruit pour mes -- pour nos résidents, surtout du côté est.

25

Moi, ma question, c'est que vos études, et même les travaux de la Pointe-Langlois, quand vous dites « il va y avoir une réduction ». Mais par rapport à aujourd'hui, il va y avoir une réduction, ou par rapport à : oh, ce qu'on fait, ça augmente de 20 % -- j'utilise un pourcentage pour... -- puis là, avec les travaux de la Pointe-Langlois, on prend le 20 % puis on le ramène à zéro, puis les gens, ils ne verront absolument rien, aucune différence? Vraiment, pouvez-vous me confirmer, quand vous dites vos travaux? C'est par rapport à aujourd'hui, moi, qui m'inquiète, parce que ce n'est pas vraiment...

30

LE PRÉSIDENT :

35 Parfait, très, très clair, je vais aller du côté de monsieur Chakour.

Vous avez compris la question...

40

M. VINCENT CHAKOUR :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... de l'état de référence, finalement?

10 **M. VINCENT CHAKOUR :**

Non, c'est ça, donc c'est vraiment par rapport à aujourd'hui. Donc, le mur antibruit va faire en sorte que le niveau sonore perçu dans le secteur va être inférieur à ce qu'il y a actuellement. Là, je ne sais pas si on... On n'a pas les cartes, mais ce n'est pas grave, mais donc, vous comprenez le principe, donc [indiscernable - propos simultanés].

15

LE PRÉSIDENT :

Oui, ça répond bien à la question, oui.

20

M. CLAUDE LAROCHELLE :

C'était vraiment ma... alors, on va pouvoir confirmer ça. Vraiment, c'est beaucoup plus clair.

25 **LE PRÉSIDENT :**

25

Est-ce que vous avez une deuxième question?

M. CLAUDE LAROCHELLE :

30

Bien, une deuxième question qui sera un commentaire final, si vous permettez.

LE PRÉSIDENT :

Bien oui, certainement.

35

M. CLAUDE LAROCHELLE :

Ma question, c'est vous qui me l'avez apportée au tout début. Vous avez parlé que vous devez tenir compte -- puis c'est tout à fait louable et normal -- des activités et usages d'exploitation des autochtones, que vous avez communiqué avec certaines communautés autochtones, probablement du

40

côté des Mohawks ou je ne sais pas, je n'ai aucune idée. Ma question : est-ce qu'on a déterminé qu'il y avait des usages et exploitations autochtones dans le secteur et est-ce que vous avez eu des échos, des réponses des communautés à ce moment-ci?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci, monsieur Larochelle.

10 Monsieur Chakour, pouvez-vous nous faire un état de la situation des consultations auprès des communautés autochtones?

M. VINCENT CHAKOUR :

15 Si vous permettez, il y aurait mon collègue, Jia Lun, qui avait une précision à la réponse que j'ai donnée tout à l'heure, est-ce que vous permettez?

LE PRÉSIDENT :

20 Oui, puis après, on enchaînera sur les consultations autochtones.

M. JIA LUN POON :

Oui. La modélisation, c'est par rapport au débit de 2019, donc c'est les niveaux pré-pandémiques.

25 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

2019.

LE PRÉSIDENT :

30 Donc, 2019 qui est, pour vous, associée à l'actuel?

M. JIA LUN POON :

35 Oui, lorsque les débits étaient supérieurs à aujourd'hui, donc...

LE PRÉSIDENT :

40 Parfait, merci. — Donc, côté volet communications autochtones?

M. VINCENT CHAKOUR :

Oui, oui. Donc, les consultations, en fait, si je comprends bien, juste être certain, la question est : est-ce qu'on confirme qu'il y a un usage traditionnel?

5

LE PRÉSIDENT :

Oui, il y avait deux volets, là : les usages, est-ce que vous confirmez qu'il y a des usages traditionnels; et dans un deuxième temps, quelles sont les démarches que vous avez faites auprès des communautés autochtones en termes de consultations, communications?

10

M. VINCENT CHAKOUR :

Je commencerais avec la deuxième question, en fait, les consultations. On a communiqué avec les trois nations mohawks, donc Kahnawake, Kanewasake et... Akwesasne -- merci. Donc, on a reçu une réponse d'une des deux, là, je ne me rappelle plus par coeur, mais la nation avec laquelle on a le plus communiqué, c'est vraiment de Kahnawake. Donc, c'est avec eux qu'on avait des rencontres régulières pour prendre en considération leurs besoins, quelles étaient leurs inquiétudes, leurs préoccupations pour, justement, voir si on est capable d'ajuster ou modifier le projet en conséquence; tout ça, vraiment dans le cadre de l'étude d'impact.

15

20

Il y a eu ensuite une étude, une analyse qui a été réalisée par le MCK, qui est le Mohawk Council of Kahnawake, donc ils ont réalisé l'analyse pour l'intégrer dans l'étude d'impact. Donc, les consultations ont ressemblé à ça, il y a eu une collaboration pendant quelques années en amont du dépôt de l'étude d'impact.

25

Ensuite, pour les usages traditionnels, je pourrais vous donner une réponse plus précise plus tard, mais de manière générale, on a une équipe spécialisée dans les relations avec les communautés autochtones. Il y a des cartes qui présentent, bon : voici le secteur où il y a des usages traditionnels qui sont potentiels. Maintenant, est-ce qu'il y a des usages traditionnels qui ont été... qui sont, jusqu'à ce jour, faits, je ne peux pas vous le confirmer en ce moment, je peux peut-être vous l'envoyer par écrit, mais donc c'est basé sur la théorie et sur les différentes cartes des nations. OK, donc ça complète.

30

LE PRÉSIDENT :

Vous n'aviez pas quelqu'un qui voulait intervenir chez vous?

35

M. VINCENT CHAKOUR :

Oui, il y a Sarah Bensadoun.

40

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

5 **M. VINCENT CHAKOUR :**

Ah, c'est Marie-Christine, pardon. Marie-Christine Bellemare, biologiste.

LE PRÉSIDENT :

10

Parfait. N'oubliez pas de vous nommer avant d'intervenir.

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

15

Oui, Marie-Christine Bellemare, biologiste au ministère des Transports.

20

Donc oui, effectivement, là, il y a la chasse et la pêche, donc la rivière des Mille Îles est ciblée comme un territoire de chasse et de pêche; puis pour compléter la réponse de mon collègue, on a effectivement aussi analysé l'impact sur les plantes qui sont valorisées par la communauté. Donc, il y a eu un effort... On valorise, nous, dans nos lois québécoises, certaines espèces, ce ne sont pas nécessairement les mêmes qui sont valorisées par les communautés. Donc, il y a eu un exercice, dans le cadre du projet, pour s'assurer qu'on couvrait aussi les espèces qui étaient valorisées par la communauté. Donc, voilà.

25

M. CLAUDE LAROCHELLE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

30

Est-ce que vous aviez une précision ou ça faisait le tour?

M. CLAUDE LAROCHELLE :

35

Non, ça me satisfait. Puis je suis très heureux qu'on ait consulté les Autochtones parce que, trop souvent, on l'a fait trop tard; ou pas du tout, dans certains cas.

40

J'ai tout simplement un commentaire, ça a été très clair. Moi, je peux vous dire, je pratique beaucoup le kayak sur la rivière des Mille Îles, je passe en dessous du pont de la 15 très souvent. Le samedi matin, quand c'est congestionné, c'est relativement tranquille, on n'entend pas vraiment de bruit

de roulement, et vous avez été très clair, c'est vraiment la vitesse et le bruit de roulement qui causent le bruit chez... le bruit ambiant.

5 Et moi, j'ai deux suggestions qui sont les deux sous le contrôle du ministère des Transports. Des radars photo à chaque entrée du pont pour contrôler la vitesse à 100 kilomètres/heure, déjà, là, ça viendrait de réduire -- en tout cas, en soirée, quand le trafic est plus léger, ça réduirait automatiquement le niveau sonore -- puis ça coûte... ça rapporterait beaucoup de sous au ministère des Transports pour payer les radars photo; et au pire, on pourrait réduire la vitesse à 95 ou à 90 kilomètres/heure. Mais les deux mesures ensemble auraient un impact extraordinaire sur le niveau sonore. Il y a des spécialistes, 10 de chaque côté ici, en son, on a parlé tantôt de réduction de quatre décibels, ce n'est pas... par 10 kilomètres, ce n'est pas négligeable, mais la vitesse des véhicules qui ne respectent pas les panneaux de signalisation est assez exceptionnelle. C'est mon dada à Laval, la sécurité routière et la vitesse des véhicules, et le fait que les automobilistes, surtout lavallois -- je parle contre mes... -- dans la ville de l'auto ne respectent pas la signalisation et les limites de vitesse. Alors... mais un radar photo, ça, ça fait 15 la job, mais là, ça prend une décision de nos politiciens qui ne sont pas toujours prêts à prendre ce genre de discussions difficiles.

20 Et en terminant, pour madame -- docteure Lajoie, à Laval, on a adopté -- monsieur Lacroix en a parlé tantôt -- le nouveau code de l'urbanisme, on a des dispositions dans les corridors autoroutiers. Dans le cas de la 15, 700 mètres de chaque côté, toute construction doit respecter 40 décibels, Leq 24 h, dans tout usage sensible à l'intérieur d'une maison, toute pièce d'habitation; et 55 décibels à l'extérieur -- sur une galerie, une véranda ou quoi que ce soit. Alors ça, tu ne peux pas avoir ton permis de construction si tu ne respectes pas ces limites-là, c'est en place depuis... c'est en vigueur à Laval depuis le 22 novembre 2022. Alors, ça a remplacé le vieux L-2000 qui avait été adopté en décembre 25 1970 -- je pense qu'il n'y a à peu près personne de née ici, sauf monsieur Lacroix. Mais alors, c'est vraiment... notre nouveau code, ça frustre beaucoup de nos citoyens parce qu'ils doivent avoir une étude sonore avant de... pour prouver que l'environnement va être respecté dans leur nouvelle construction, puis c'est vraiment à cause du bruit causé par l'autoroute -- par nos autoroutes, parce qu'on en a quelques-unes à Laval.

30 Alors, merci encore d'avoir été... d'être venus nous voir puis nous rencontrer, c'est important pour nous, alors vous allez toujours être les bienvenus. Merci.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Quittez-nous pas trop vite, ma collègue a...

LA COMMISSAIRE :

40 Deux choses. Pourriez-vous rappeler les deux seuils qui sont maintenant inscrits dans votre code

de l'urbanisme?

M. CLAUDE LAROCHELLE :

5 Oui. Le code de l'urbanisme, sous le titre 5, sous-section 3, c'est 40 dBA Leq -- là, peut-être, docteur Lajoie doit être plus... ou en tout cas, il y a des spécialistes en son ici; moi, je ne suis pas un spécialiste. Alors, c'est 40 dBA Leq sur 24 h; ça, c'est dans toutes les pièces d'habitation qui sont considérées comme usage sensible. Bon, puis il y en a pour, bon, dans les bureaux, cafétérias, bibliothèques, c'est 45 décibels, toujours le fameux dBA Leq 24 h. Puis dans les aires extérieures sensibles, c'est 55 dBA Leq 24. Une aire extérieure sensible, c'est chaque fois qu'un citoyen, une citoyenne veut faire une galerie ou un aménagement où il va vivre -- pas dormir dedans, là, puis...

10
15 Puis je suis un cycliste aussi, je me préoccupe des cyclistes sur le pont. Les cyclistes, ils vont être là 10 minutes, ils vont être là 15 minutes, ils ne seront pas pendant des heures; mes citoyens, mes citoyennes, ils couchent dans leur chambre à coucher, c'est important que... Ils sont là pendant beaucoup de temps, ils sont dans leur maison, alors cet environnement-là, il ne faut pas qu'il augmente.

20 Le Ministère a les outils. J'en ai proposé deux, là, réduction de la vitesse puis les radars photo, deux outils pour réduire l'environnement sonore qui sont très efficaces.

20 **LA COMMISSAIRE :**

25 Peut-être une dernière petite question par rapport à votre nouveau code. Depuis que vous l'avez adopté votre nouveau code...

25 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

30 Oui.

30 **LA COMMISSAIRE :**

35 ... est-ce que vous avez eu des demandes de permis accompagnées d'études sonores?

35 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

40 Oui.

40 **LA COMMISSAIRE :**

40 Oui. Puis donc, c'est faisable?

M. CLAUDE LAROCHELLE :

5 Bien, en fait, ça met le fardeau sur le constructeur. Quelqu'un qui veut construire, là, un édifice à
condos, là, de 10 étages à proximité, dans l'espace -- puis ça dépend, c'est très précis le corridor, c'est
entre 500 et 700 mètres de l'autoroute -- il faut qu'il produise l'étude. Alors, si l'étude n'est pas
concluante, il faut qu'il augmente l'isolation de ses pièces d'habitation -- ça peut être le vitrage triple,
et cetera.

10 Moi, j'ai eu beaucoup de cas, plus des citoyens qui ont des maisons unifamiliales ou des duplex
qui, eux, veulent faire des aménagements, une rallonge à la maison, alors il faut tout simplement qu'ils
augmentent l'isolation. Ça n'empêche pas de construire, là, il faut juste que tu t'assures que quand tu
vas être dans ta maison, ça va respecter ces niveaux.

15 Puis le rapport de l'ingénieur, parce qu'on demande un rapport de l'ingénieur spécialiste en son --
en acoustique -- bon, c'est le mot que je cherchais, « en acoustique » -- doit certifier que la construction
proposée, le type d'isolation va permettre de réduire le son ambiant au niveau acceptable avec le code
de l'urbanisme. C'est nouveau, on n'avait pas ça avant dans le vieux L-2000 qui datait de 55 ans, mais
là, c'est tout là. Mais les citoyens, ils ne sont pas contents de payer pour l'étude. Ils ne sont pas
contents, mais c'est important, votre santé, ça fait que investissez dans votre santé.

LA COMMISSAIRE :

20
25 Merci beaucoup.

M. CLAUDE LAROCHELLE :

25
30 Merci.

LE PRÉSIDENT :

30
35 Vous ne quittez pas encore, j'ai une question.

M. CLAUDE LAROCHELLE :

35
40 Ah, non non, mais je peux rester.

LE PRÉSIDENT :

40
45 J'ai une question pour vous.

M. CLAUDE LAROCHELLE :

Je voulais laisser la place aux autres.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc là, j'ai appris le L-2000, puis merci de l'avoir ramené, là. Donc là, entre 1970 puis 2022, cette disposition-là n'existait pas, donc il y a une certaine quantité de résidences...

10 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

Oui, oui.

15 **LE PRÉSIDENT :**

... qui se sont installées sans égard à ces normes-là. Est-ce que vous avez reçu des plaintes, est-ce que vous avez vécu avec des situations où vous avez été en correctif, là? Puis éventuellement, est-ce que vous pensez que l'installation de cette norme-là dans votre nouveau code d'urbanisme va faire en sorte que vous allez avoir un peu de rétroactif à faire sur certaines résidences installées, est-ce que c'est un élément que vous envisagez?

20 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

25 C'est quand les gens achètent une maison, là, une maison qui est déjà là, ils ne pensent pas à ça, ils ne prennent pas le petit 20 minutes pour écouter qu'est-ce qui se passe autour, là, puis après, bien, ils s'aperçoivent, couchés dans leur lit, que... Parce que ces maisons-là qui ont pu être construites dans les années 70, dans les années 80, n'ont pas les niveaux d'isolation d'aujourd'hui.

30 Je sais qu'il y a plein de spécialistes ici, surtout du ministère des Transports. À ma connaissance, le premier mur antibruit qui a été construit à Laval, puis un des premiers au Québec, ça a été le long de l'autoroute 15, du côté est -- parce que les vents dominants, évidemment, apportent le son de l'autoroute -- au nord de Dagenais, sur la voie de service, et c'est ce mur-là qu'on demande à faire reconstruire, là. Puis on a une entente entre la Ville, le Ministère a permis le financement, mais ça fait quatre ans, là, puis on attend après Hydro-Québec, mais ça... Mais les gens qui sont là, là, eux, ils subissent ce bruit-là, malgré notre ancien mur qui est à demi effondré. Alors, le mur était là au début, je pense qu'il a fait sa job; aujourd'hui, il est à demi effondré. C'est un mur en caissons de bois qui se sont affaissés avec le temps, ça a été fait dans les années 70 aussi. Alors, ça a permis aux développeurs immobiliers de vendre des condos -- parce qu'il y avait des premiers condos ici, à Laval, à l'époque -- puis des résidences unifamiliales.

40

5 Mais là, on attend ce fameux mur antibruit là, c'est pour ça que votre annonce cette semaine a fait un peu de bruit, mais... quand on l'a vue dans le Courrier Laval. Puis j'ai eu le privilège d'avoir l'invitation, mais c'est quelque chose qui préoccupe nos citoyens. Il y a moyen de corriger ça pour les pièces intérieures, mais pas dans votre jardin en arrière. Votre jardin, il ne faut pas que le bruit augmente après le projet, avec l'augmentation du trafic, il ne faut pas. Puis t'sais, le niveau actuel, là, est limite -- bien, je pense qu'on le voit sur vos... C'est vrai qu'en milieu industriel, c'est une entreprise; c'est moins critique que, évidemment, une unité d'habitation.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, merci beaucoup, monsieur Larochelle, merci d'être venu nous voir, puis, bien, comme vous le savez, on invite tout le monde à venir nous voir.

15 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

Oui.

20 **LE PRÉSIDENT :**

On est très ouvert. Donc, merci pour votre intervention puis bonne fin de soirée.

25 **M. CLAUDE LAROCHELLE :**

Bien, merci de m'avoir écouté.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais passer la parole rapidement à docteur Lajoie qui avait une petite intervention, qui m'a fait signe.

35 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Ces recommandations-là sont faites par l'OMS. Il y avait déjà des recommandations qui datent d'assez longtemps qui étaient dans un guide pour le bruit communautaire qui date de beaucoup, 95, écrit à Stockholm, et qui sont reprises et qui sont aussi recommandées pour les écoles, qui est aussi un milieu sensible. Donc, pour les cours extérieures, les cours de récréation, puis ça peut s'appliquer pour les terrains de jeux des garderies et autres milieux extérieurs sensibles, 55; et le 40 à l'intérieur des classes et le 40 à l'intérieur des habitations.

40

LE PRÉSIDENT :

Des pièces de vie. Docteure Lajoie, je vais vous demander de faire le dépôt de ce guide -- datant de 95, vous avez dit?

5

D^{re} LOUISE LAJOIE :

Il y a une version revue 2021.

10

LE PRÉSIDENT :

Parfait, on va la prendre avec plaisir, merci beaucoup. Merci, toujours, de votre intervention.

On va passer à un prochain intervenant, monsieur Gilles Lacroix, qui revient nous voir.

15

Toujours très heureux de vous accueillir.

20

M. GILLES LACROIX

M. GILLES LACROIX :

25

Merci de me donner l'opportunité de venir vous parler de la piste cyclable. À l'heure actuelle, la piste cyclable, il y en a une sur le pont Saint-Eustache puis il y en a une sur le pont de Sainte-Rose, mais il n'y en a pas sur le pont Gédéon-Ouimet. Et la piste cyclable que j'ai devant la porte chez nous, elle s'appelle la Route verte, elle est bidirectionnelle, et j'aimerais savoir ça va être quel impact, ça va être quoi l'achalandage qui va résulter de cette nouvelle opportunité pour les gens de la Rive-Nord de venir sur la Rive-Sud, ça va amener combien de monde de plus sur la piste cyclable à l'heure actuelle?

30

Et je vous dis cette chose-là parce que j'ai vu, la semaine passée, un fonctionnaire de Ville de Laval en géomatique, je l'ai encore vu aujourd'hui, il est en train de figurer ou réfléchir à faire en sorte que la piste cyclable, on la mette sur les deux bords du boulevard Sainte-Rose. Le boulevard Sainte-Rose, ce n'est pas... c'est un boulevard, mais ce n'est pas super large, et s'il fallait qu'on mette la piste cyclable du côté sud, ça fait en sorte qu'on n'est plus capable d'aller sur les terres où on cultive. Vous savez, je vous ai dit, on part de la rue Vauquelin puis on se rend jusqu'à l'autoroute, ce n'est pas long, là, mais s'il faut qu'on mette ça, en plus, avec des bollards, bien, on ne pourra plus circuler. Si je prends la vraie voie, bien, à moi tout seul, je vais presque tout l'utiliser, ça devient un non-sens.

35

40

Il faut absolument que quelqu'un réfléchisse à cet impact qui pourrait en résulter suite à,

peut-être, un achalandage accru dû au fait qu'il y a une piste cyclable sur le pont Gédéon-Ouimet.

LE PRÉSIDENT :

5 Parfait, c'était très clair comme question.

Monsieur Chakour, sur l'achalandage de la voie cyclable?

M. VINCENT CHAKOUR :

10

C'est très difficile d'évaluer l'achalandage futur d'une piste polyvalente, tant au niveau [inaudible] parce que c'est un lien qui n'existe pas. Donc, on vient créer une nouvelle offre de transport, donc un peu comme dans tout, dans le transport, lorsqu'on crée une nouvelle offre, on crée une nouvelle demande, donc... et c'est ce qu'on souhaite, en fait, son utilisation.

15

Il y a eu des analyses qui ont été réalisées au niveau de l'utilisation, donc, récréotouristique, donc par exemple, la Route verte, des cyclistes de fin de semaine qui font la route pour... comme loisir; et aussi une analyse au niveau des déplacements -- là, je perds le mot, mais c'est plutôt au niveau des déplacements travail et études. Donc, dans les deux cas, surtout au niveau récréotouristique, il y avait un potentiel d'utilisation. Après ça, pour le chiffrer, il n'y a pas de méthodologie simple et efficace pour venir dire avec précision : « Bien, on pense qu'il va avoir tant de cyclistes. » On pense qu'il va en avoir parce qu'il y a un potentiel, mais le chiffrer, on n'est pas en mesure de le faire.

20

LA COMMISSAIRE :

25

Est-ce que vous avez des... sans avoir des exemples absolument identiques, ce que vous nous annoncez pour le pont Gédéon-Ouimet, dans la région, avez-vous d'autres ponts, mettons, qui enjambent la rivière des Mille Îles avec des pistes multifonctionnelles qui seraient récentes? Si oui, est-ce que vous avez évalué la fréquentation?

30

M. VINCENT CHAKOUR :

Je sais que sur le projet de l'autoroute 19, par exemple, il va y avoir une piste polyvalente qui sera ajoutée. Sur la rivière des Mille Îles, vite comme ça, je ne peux pas vous dire. C'est assez récent, je vous dirais, pour le Ministère, de mettre... d'aménager des pistes polyvalentes sur des ponts qui enjambent des rivières, ce n'est pas quelque chose qui a été fait dans le passé. Donc maintenant, de plus en plus, dans les nouveaux ponts... par exemple, le pont de l'Île-aux-Tourtes aussi, c'est un pont aussi qui aura sa piste polyvalente, mais dans les deux cas, je pense qu'elles ne sont pas fonctionnelles. — À moins, Claude...

35

40

M. CLAUDE THIBEAULT :

5 Malheureusement, on n'a pas... on ne connaît pas encore l'achalandage que ça va apporter en plus. Par contre, on sent déjà, dans des rencontres publiques que j'ai animées, notamment pour le pont Athanase-David à Bois-des-Filion, on avait déjà beaucoup de gens, on avait plus de 350 personnes en
10 salle, et plusieurs se disaient intéressées par ça parce que de nombreux étudiants utilisent les pistes cyclables pour se rendre aux différentes écoles -- cégep, principalement -- dans le secteur de Laval, en partant de Bois-des-Filion. Donc, la piste cyclable polyvalente sur Athanase-David, par exemple, qui est de 4.2 mètres de largeur qui va être probablement fort populaire.

15 On voit déjà, avec le pont Pie-IX, qu'on a finalisé la piste cyclable, très utilisée, encore plus que... D'après les statistiques de Montréal -- qu'on ne possède pas -- il y a une utilisation en croissance. Donc, on n'a pas ce qui s'en vient pour la 15, mais on voit que dès qu'on offre une possibilité, c'est très utilisé.

20 Il faut calculer aussi que les pistes cyclables sont de plus en plus utilisées par les vélos électriques, qui devient un moyen de transport non polluant pour aller travailler. Donc, les gens l'utilisent plus soir et matin, très structuré, sur semaine. Ça devient aussi intéressant pour eux, les pistes polyvalentes.

LE PRÉSIDENT :

25 Peut-être sur le sujet de, je vais dire, cohabitation -- ce n'est peut-être pas le bon mot, mais on a évoqué l'utilisation par monsieur Lacroix, par exemple, de la piste cyclable dans des conditions que vous pourrez peut-être préciser, mais la présence de bollards ou d'autres infrastructures qui pourraient, disons, entraver l'utilisation ou le partage, finalement, de cette piste-là avec les travaux agricoles. Je
30 vais dire ça au sens large du terme pour...

M. GILLES LACROIX :

35 Ça s'est déjà fait dans le coin de l'autoroute 19 parce que j'ai participé aux discussions qui datent de 1970 -- l'autoroute 19, 1970, ça fait longtemps. Mais également, madame Lajoie parle souvent des OGAT, et quand qu'on parle des OGAT, concernant le territoire agricole, on parle de la protection du territoire, mais également, la protection des activités, et là, si on fait en sorte qu'on vient perturber les activités agricoles, bien, on n'aide pas les agriculteurs. Ça, c'est quand même important parce que dans
40 les OGAT, on en parle de ça, et je sais c'est quoi, ça, les OGAT, je l'ai lu le document.

LE PRÉSIDENT :

45 Je vais aller du côté de l'initiateur pour le volet partage, peut-être, parce que, bon, peut-être que vous n'avez pas de données sur l'achalandage, mais peu importe la quantité de monde, il y a un partage

qui doit -- ou, en tout cas, qui peut arriver à certains moments. Je n'irai pas plus loin, mais je pense que vous comprenez bien la question.

M. VINCENT CHAKOUR :

5

Juste avant de répondre pour la question du partage, il y avait ma collègue Sarah Bensadoun qui avait une précision à ajouter pour l'élément [indiscernable - propos simultanés].

LE PRÉSIDENT :

10

Parfait, elle peut venir à l'avant puis se nommer avant son intervention.

M^{me} SARAH BENSADOUN :

15

Bonsoir. Sarah Bensadoun, porte-parole pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Donc, j'aimerais juste ajouter un élément d'information par rapport à la piste polyvalente et son utilisation.

20

Donc, dans le cadre des consultations que nous avons faites avec nos partenaires, donc nous avons eu des discussions avec la Ville de Laval et nous avons eu un engagement de la Ville de Laval de poursuivre -- en fait, de mettre en place les infrastructures pour poursuivre la piste cyclable sur son territoire de part et d'autre du pont, donc ça va permettre, dans le fond, d'avoir une meilleure accessibilité du pont et du côté de la ville de Laval. Et de ce côté-ci... Est-ce que j'ai oublié un élément? Je crois que c'est...

25

LE PRÉSIDENT :

On était sur le partage [indiscernable - propos simultanés].

30

M^{me} SARAH BENSADOUN :

Et la Route verte, voilà. Donc, il y a aussi un lien avec la Route verte avec... pour lequel monsieur a mentionné.

35

LE PRÉSIDENT :

Et pour le partage, là, ça va être un autre, ce n'est pas vous qui... le partage de l'utilisation de la piste multifonctionnelle avec les activités agricoles que monsieur mentionne?

40

M. VINCENT CHAKOUR :

5 Donc, pour ce point, l'élément que je pourrais amener, c'est que ce serait des points à voir avec la
Municipalité. Parce que l'entente qu'on a eue avec la Ville de Laval, par exemple, c'était d'amener la
piste jusqu'à une certaine rue et leur aménagement leur appartiendra, à la Municipalité, de faire leur
aménagement sur leur réseau. Donc, notre engagement était de l'amener jusqu'au réseau municipal de
Laval et leur engagement était de la poursuivre et de la connecter à leur réseau, donc c'est des
éléments qui sont hors de notre portée avec le projet.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci.

15 **M. GILLES LACROIX :**

Est-ce que je peux rajouter quelque chose?

LE PRÉSIDENT :

20 Oui oui, allez-y. Je vous écoute, monsieur Lacroix.

M. GILLES LACROIX :

25 Il ne faudrait pas oublier que là, tout le monde ont leur petit terrain, puis là, bien, [inaudible], moi,
j'exerce les règlements à travers ceci ou cela. Mais il ne faut pas faire en sorte que les agriculteurs
soient brimés. Ça, il faut que la piste cyclable, là, au niveau de l'autoroute 19, ça soit fait dans le respect
pour que les agriculteurs puissent être capable de faire leurs activités, et là, je vous dis, des fois, on est
souvent les oubliés de la gang. On est, des fois, très loin dans la prise de décision, nos propos ne sont
pas considérés. Et d'ailleurs, vous le savez, le ministère de... du Transport est obligé de refaire parce
30 que la CPTAQ leur a tapé sur les doigts, en voulant dire : « Allez faire vos devoirs, vous avez oublié les
activités agricoles. » Là, ils sont en train de refaire cette étude-là.

LE PRÉSIDENT :

35 Ça va très bien, je vous écoute toujours.

M. GILLES LACROIX :

40 Puis là, vous voulez que j'aborde le dernier sujet?

LE PRÉSIDENT :

Bien oui.

5 **M. GILLES LACROIX :**

Bassin de rétention.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. GILLES LACROIX :

15 Est-ce que vous êtes capable de m'expliquer qu'est-ce qu'ils vont faire avec un visuel?

LE PRÉSIDENT :

Vous les aviez préparés à cette question-là tout à l'heure.

20

M. GILLES LACROIX :

Non non, je ne les ai pas préparés.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais vous aviez annoncé que cette question-là s'en venait.

M. GILLES LACROIX :

30

Oui.

LE PRÉSIDENT :

35 Donc, je sens qu'ils sont prêts à y répondre, donc...

M. GILLES LACROIX :

40 Mais je peux-tu vous poser au moins quelques questions? Bien, le bassin de rétention qu'on va faire... Parce qu'il ne faut pas oublier que l'autoroute est vraiment bas par rapport au talus qui est à côté.

Du côté est, c'est très... il y a une grosse différence de niveaux.

LE PRÉSIDENT :

5 Hum hum.

M. GILLES LACROIX :

10 Est-ce que... Ce bassin de rétention là va recevoir l'eau d'où, de l'autoroute, ou bien donc s'il va recevoir de l'eau du cours d'eau Hotte qu'on ne sait plus où est-ce qu'il est rendu, mais qui est quand même là? Il était là dans la zone résidentielle, ça s'appelle le cours d'eau Hotte, et le cours d'eau Hotte avait des embranchements, donc, dans mon secteur. Mais suite à la construction de l'autoroute, les embranchements, bien, on les a fait disparaître. Finalement, ça crée, à certains moments, des faux marais, puis là, bien, quand qu'on est rendu avec une place où est-ce qu'il y a de l'eau, bien, c'est
15 considéré comme un marais, puis en réalité, ce n'est pas ça, c'est un problème de drainage. Ça, on n'est pas assez soucieux de cette problématique-là également...

LE PRÉSIDENT :

20 Parfait.

M. GILLES LACROIX :

25 ... dans la zone agricole.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

30 **M. GILLES LACROIX :**

Et dans la zone urbaine.

LE PRÉSIDENT :

35 Je vais juste essayer de résumer pour être sûr qu'on s'en va dans la bonne direction puis que vous soyez satisfait de la réponse. Là, vous parlez des bassins de rétention, vous les avez évoqués tout à l'heure, qui sont à la figure 2-10 et 2-11 de l'étude d'impact, là, c'est ce que vous m'aviez dit tout à l'heure. Vous avez évoqué l'idée de faisabilité par rapport à l'altitude ou la hauteur, là, du terrain actuel
40 versus ce qu'ils envisagent de déblayer; puis aussi, on va dire, le bassin de drainage qui va se déverser

vers le bassin de rétention. Est-ce que ça résume bien les deux éléments de votre préoccupation?

M. GILLES LACROIX :

5 C'est parce qu'on est en fin du territoire urbain; après ça, c'est la rivière. Mais il y a déjà un cours d'eau, là, le long des Tapis Émard.

LE PRÉSIDENT :

10 Hum hum.

M. GILLES LACROIX :

15 Il est creux, ce cours d'eau là, puis il s'en va directement à la rivière. Mais c'est où qu'elle va venir, l'eau?

LE PRÉSIDENT :

20 Parfait.

M. GILLES LACROIX :

Pourquoi qu'on veut faire un bassin de rétention là?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Excellent, très clair comme question.

J'espère, monsieur Chakour, que c'est aussi clair pour vous que pour moi.

30

M. VINCENT CHAKOUR :

En fait, je passerais la parole à Philippe Provencher, ingénieur au projet.

35 **M. PHILIPPE PROVENCHER :**

Bonjour. Philippe Provencher, ingénieur au ministère des Transports et de la Mobilité durable.
Donc...

40

LE PRÉSIDENT :

5 Peut-être, monsieur Provencher, parler vers le micro parce que je pense que là... Moi, je ne vous entends pas bien, en tout cas.

M. PHILIPPE PROVENCHER :

10 Là, vous m'entendez mieux? Donc, les bassins, on en construit sur la Rive-Nord et sur la Rive-Sud dans le cadre du projet. Sur la Rive-Nord, ils sont dans les bretelles qui sont dans le secteur de la route 344, là, qui mènent vers l'autoroute 15, on a deux bassins, un dans chaque bretelle; et puis du côté de Laval, c'est au niveau de l'échangeur du boulevard Sainte-Rose, devant le concessionnaire Honda, exactement.

15 Comme monsieur Lacroix l'a mentionné, ces terres-là sont relativement élevées -- je ne sais pas si Marc-Antoine peut fournir un visuel qui serait intéressant. Mais on pourrait dire que ce sont des buttes, là, dans le secteur, par rapport aux terrains avoisinants, aux routes et à l'autoroute. On va effectivement les excaver pour construire les bassins.

20 Il faut comprendre que ces bassins-là, oui, c'est une volonté du Ministère d'assainir l'eau qu'on va envoyer vers la rivière des Mille Îles, c'est aussi une obligation réglementaire de le faire. Donc... puis il n'y a pas vraiment d'autres solutions qui sont applicables, il n'y a pas d'autres endroits où on pourrait les construire. On comprend que c'est des ouvrages qui demandent des grandes superficies, il y a très peu de terrains disponibles dans le secteur, c'est des terrains qui sont dans l'emprise du Ministère qui sont plus ou moins des terrains vagues présentement. Donc, c'est les meilleures options qu'on a pour
25 construire ces ouvrages-là, mais il y a beaucoup d'excavation à faire pour réussir à y arriver.

Puis peut-être, le dernier volet, c'est réellement l'eau des fossés de l'autoroute 15 qui va être déviée vers les bassins puis qui va être traitée avant d'être envoyée vers la rivière.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Vous aviez peut-être une précision?

M. GILLES LACROIX :

35 Vous allez excaver tout le secteur...

LE PRÉSIDENT :

40 Monsieur Lacroix...

M. GILLES LACROIX :

Ces buttes-là, vous allez tout l'excaver pour faire un bassin de rétention?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Moi, c'est la réponse que j'ai entendue, mais je vais le confirmer une deuxième fois.

10 Les buttes dont on parle que vous avez présentées à l'écran, tout ça va être excavé? Comment... peut-être, pour aller un peu plus loin, comment on va gérer tous ces déblais-là?

M. PHILIPPE PROVENCHER :

15 Bien, ces déblais-là, pour la plupart, sont faiblement contaminés, donc ils vont être gérés soit en réutilisation sur le site ou vont être sortis du site, selon les règlements en vigueur.

20 Là, on est encore dans la conception des bassins. Je ne vous dis pas qu'on va excaver l'entièreté, on est en train de délimiter la dimension dont on a besoin pour faire ces bassins-là à retenue permanente, là, on n'est pas dans le détail encore. On sait qu'on a l'espace suffisant pour faire des bassins qui vont traiter la quantité d'eau qu'on a besoin de traiter pour le projet, mais on n'a pas le détail de quel espace exactement qu'on va occuper. L'élévation de ces bassins-là, et tout, c'est à peaufiner encore.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous me permettez, monsieur Lacroix, je vais aller du côté de monsieur Villeneuve pour bien comprendre, là, deux aspects.

30 On a parlé des milieux humides potentiels dans ce secteur-là puis la gestion des déblais -- remblais, déblais, là. Parce que tout ce qui est question faisabilité, ce qu'on vient d'entendre, ça va être éventuellement en conception détaillée, donc vraiment, là, sur l'état actuel des connaissances puis sur les orientations, la réglementation ministérielle, est-ce que vous pouvez nous compléter l'information pour monsieur Lacroix, s'il vous plaît?

35 **M. VINCENT VILLENEUVE :**

40 Oui. Donc effectivement, tout ce qui est milieu humide doit être décrit dans l'étude d'impact, qu'on sache exactement quelles seront les pertes estimées dans le cadre du projet. Pour ce qui est de la localisation des bassins de rétention, à mon souvenir -- puis là, c'est peut-être moi qui a mal saisi l'information -- il n'y avait pas de milieu humide, à proprement dit, dans le secteur visé pour les bassins

de rétention. S'il y en a, bien là, assurément, il faudra préciser de quelle nature ils sont, quel est leur état et la superficie qu'on rencontre, qu'on prévoit, de déblai, remblai.

5 Ensuite, bien, c'est sûr que sur la notion plus large des bassins de rétention, il y avait des préoccupations qui avaient été énoncées par certains experts chez nous, notamment du côté de la Faune, par rapport à la profondeur qui était déjà estimée pour les bassins qui étaient là. Donc, la manière dont c'était décrit dans l'étude d'impact, il y avait une opportunité de bonifier le milieu écologique du secteur, il y avait des préoccupations par rapport à la réelle bonification qu'on pouvait voir avec la description des profondeurs anticipées du bassin de rétention.

10 Mais en soi, sinon, pour la notion de remblai -- ou de déblai, pardon, à ce niveau-là, bien, c'est sûr que c'est l'aspect de superficie qui entre en question quand on est dans des milieux humides. À ce niveau-là, c'est le gouvernement qui, légalement, en vertu de différents articles dans la loi, mais qui doit statuer sur les superficies d'atteinte autorisées dans le projet.

15 **LE PRÉSIDENT :**

20 Puis dans le cas spécifique de la butte qu'il y a à excaver, est-ce qu'il y a une préoccupation à l'égard de la quantité, du volume, de la profondeur de déblai ou d'excavation qui est prévu pour ce secteur-là, spécifiquement, évoqué par monsieur Lacroix?

M. VINCENT VILLENEUVE :

25 A priori, aucune préoccupation n'ont été soulevées par rapport à ça. Sachant que les plans n'étaient pas définis à ce niveau-là, il y a des demandes d'engagement qui sont formulées dans les questions et commentaires à venir pour que le Ministère soit impliqué dans la conception jusqu'à satisfaction des plans de bassins de rétention. À l'heure actuelle, aucune préoccupation directe sur les volumes de déblai, par exemple, n'a été soulevée par les experts.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Villeneuve.

Monsieur Lacroix?

35 **M. GILLES LACROIX :**

40 J'aimerais que vous m'expliquiez où est-ce qu'il est le cours d'eau Hotte là-dedans. Le cours d'eau Hotte, c'est...

LE PRÉSIDENT :

Merci de me rappeler à l'ordre.

5 **M. GILLES LACROIX :**

Le cours d'eau Hotte, c'est un cours d'eau existant; dans la zone résidentielle, il est existant. Et là, par rapport au Honda, il est juste à côté, il y en a un cours d'eau là, mais il se jette où ce cours d'eau là?

10 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je vais aller du côté de monsieur Chakour, peut-être qu'on a une partie de l'information, puis j'irai après à monsieur Villeneuve. — Le cours d'eau Hotte, où est-il?

15 **M. VINCENT CHAKOUR :**

Donc, je passerais la parole à monsieur Philippe Provencher.

20 **M. PHILIPPE PROVENCHER :**

Dans le secteur du projet, le cours d'eau Hotte, il longe l'autoroute 15, à l'ouest -- à l'est, oui, excusez, dans le secteur de Laval, jusqu'à la rivière des Mille Îles.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, maintenant qu'on a identifié où il se trouve en partie, ce qu'on veut savoir...

30 **M. VINCENT CHAKOUR :**

On a une précision.

LE PRÉSIDENT :

35 Ah, OK, une précision, mais complétez sur où se jette-t-il, c'est la finalité de la question de monsieur Lacroix.

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

40 Oui. — Bien, dans le fond, sur l'autre image que tu projetais tantôt.

5 Dans le fond, le cours d'eau Hotte, on voit, en haut à gauche de l'image, dans le fond, il est canalisé en amont dans le réseau de la Ville, et en fait, il est canalisé sur une très longue... très longtemps. Donc, voilà. Donc, en amont, il est canalisé; en aval, il se jette dans la rivière des Mille Îles. Donc, comme on voit sur l'image, en fait, il n'y a pas de lien de surface entre le ruisseau Hotte et le fossé, donc le bassin de rétention.

LE PRÉSIDENT :

10 Et le point, là, où il rejoint la rivière des Mille Îles, c'est à l'approche sud du pont du côté est, c'est bien ça que je visualise?

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

15 Oui, proche de la Pointe-Langlois, si ça peut aider les gens à se situer.

LE PRÉSIDENT :

20 Parfait, merci beaucoup pour la précision. — Monsieur Lacroix?

M. GILLES LACROIX :

25 [Inaudible] qu'on faisait à la place, au lieu d'excaver, qu'on élargisse tout simplement le fossé qui est à côté de Tapis Émard, dans Pointe-Langlois. Ça ne ferait pas la job, ça, juste élargir le cours d'eau au lieu d'excaver une partie d'un terrain que... Je vous dis, là, à de nombreuses reprises, depuis une vingtaine d'années, j'ai demandé à ce que Ville de Laval achète ce résidu-là, mais le Ministère ne veut pas le vendre. Parce que vous êtes à proximité d'Éco-Nature, on aurait pu faire une aire... mettre des fleurs, mettre des arbres, mettre ça beau pour que les gens qui vont à Éco-Nature, bien, ils puissent stationner leur auto.

30 Et si on est capable de mettre un panneau sur l'autoroute pour dire qu'il y a un refuge faunique, il semble que ça serait intéressant qu'on mette un panneau en sortant de l'autoroute, la sortie 16, de dire que de l'autre bord, du côté ouest, il y a une zone agricole nourricière, il me semble que c'est quand même important. Mais ça, personne ne pense à ça, et il me semble que ça serait quelque chose d'important. J'en ai parlé à mon élue, à madame Lortie; à l'élue de Sainte-Rose, madame Flavia; à mon député, monsieur Skeete. Et je vous dis, j'ai une littérature ou bien donc, j'ai beaucoup d'envois à ce niveau-là pour dire qu'il me semble que ça serait intéressant, mais ça...

LE PRÉSIDENT :

40 Je vais diriger la question vers monsieur Chakour, si vous me le permettez.

M. GILLES LACROIX :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

10 Monsieur Chakour, on a ici une question. Une alternative au bassin de rétention pourrait-elle être l'élargissement du cours d'eau Hotte dans sa portion à l'air libre, là, qui n'est pas canalisée, entre, bon, le secteur que vous dites -- c'est un concessionnaire Honda, un couvre-plancher, bon, peu importe, là, on voit où je le situe -- jusqu'à son point de jetée, là, dans la rivière des Mille Îles?

M. VINCENT CHAKOUR:

15 Donc, Marie-Christine Bellemare pourra répondre à cette question.

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

20 Je suis désolée, j'ai peut-être manqué la fin de la question.

25 En fait, au niveau environnement, on ne souhaite pas nécessairement que les eaux de ruissellement se jettent directement dans un cours d'eau sans que cette eau-là soit traitée. C'est pour ça, en fait, qu'on veut construire des bassins de rétention, c'est pour permettre que l'eau qui est issue des pluies qui lessive, dans le fond, les surfaces imperméables, donc qui amène avec elle les sédiments -- aussi, peut-être, des polluants -- bien, cette eau-là, elle est traitée. Donc, elle est sédimentée dans des bassins de rétention, alors elle se repose, et de cette façon, on est capable d'aller traiter l'eau, et c'est cette eau-là, une fois traitée, qui peut être, dans le fond, remise dans les cours d'eau, dans les milieux naturels.

30 Donc, c'est pour éviter de contaminer les cours d'eau, et donc, éventuellement, la rivière des Mille Îles, qu'on construit ces bassins de rétention là.

LE PRÉSIDENT :

35 Oui. Peut-être, pour bien comprendre, le traitement est associé à tout le ruissellement des surfaces imperméables des zones résidentielles? Je comprends que le bassin de rétention va aller, dans une certaine mesure, là, permettre la sédimentation, la décantation de la matière en suspension, mais tout ce qui est dissout, tout ce qui est contaminants organiques et autres, est-ce que c'est une préoccupation de votre côté?

40

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

5 En fait, je veux juste mentionner qu'on ne traite pas les surfaces imperméables du résidentiel, le bassin de rétention vise vraiment la route. Donc, il n'y a pas... on ne s'attend pas à avoir des déchets organiques issus des eaux de ruissellement qui proviennent du réseau routier, donc on travaille vraiment avec les matières en suspension qui sont l'indicateur principal, et aussi réglementaire, là, [indiscernable - propos simultanés].

LE PRÉSIDENT :

10 Il n'y a pas de contamination potentielle par hydrocarbure ou autres?

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

15 Oui, potentiellement, par hydrocarbure, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

20 Et ça, est-ce que c'est une préoccupation par rapport au traitement des eaux?

M^{me} MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

25 Je pense que je vais passer la parole à mes collègues ingénieurs pour répondre à cette question-là.

M. VINCENT CHAKOUR :

30 Je n'ai pas la réponse, je ne sais pas si un de mes collègues peut... OK, Jia Lun.

M. JIA LUN POON :

Oui, Monsieur le commissaire. Donc, lorsqu'il y a un déversement d'hydrocarbure sur le réseau routier du Ministère, Urgence-Environnement est appelée...

LE PRÉSIDENT :

35 Oui oui, mais là, on ne parlait pas... on ne parle pas de déversements ou d'éléments catastrophiques de type urgence, on parle de ruissellements réguliers sur le réseau routier de l'autoroute, spécifiquement.

40

M. VINCENT CHAKOUR :

Bien, on peut vous revenir pour cette réponse.

5 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît. Je vais quand même aller du côté de monsieur Villeneuve.

10 Est-ce que c'est une préoccupation, de votre côté, la contamination des eaux du bassin de rétention? On a parlé de décantation pour un certain traitement, mais il y a une partie des contaminations -- des contaminants potentiels qui ne peuvent pas être traités par décantation, sédimentation.

15 **M. VINCENT VILLENEUVE :**

Oui. Bien, effectivement, on pourrait la prendre en délibéré, vous revenir, mais à l'heure actuelle, il n'y avait aucune préoccupation de nos experts à cet égard-là dans les avis qu'on avait reçus.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, on va attendre votre retour sur la question. — Monsieur Gagné?

M. HUBERT GAGNÉ :

25 Oui, j'aurais pu ajouter quelque chose. Donc, Hubert Gagné.

30 Le concept, en fait, ce n'est pas facile d'avoir un concept de gestion de l'eau de pluie pour le pont, donc on a fait plusieurs rencontres avec nos experts à la direction régionale des ingénieurs pour trouver des solutions, et le concept qui a été présenté dans l'étude d'impact, c'est le concept qu'on avait convenu à l'époque, sous toute réserve, parce qu'il n'y avait pas beaucoup d'informations, on était en amont de l'étude d'impact.

35 On a reçu l'étude d'impact, nos experts ont analysé le concept, n'ont pas relevé de préoccupations. C'est sûr que ça, ça va se réguler avec les plans et devis quand nous aurons l'autorisation 22 que là, on aura tous les détails puis nos experts vont pouvoir les analyser. Mais pour le moment, au stade où on est, il n'y avait pas de préoccupations qui avaient été soulevées.

LE PRÉSIDENT :

40 Parfait, merci beaucoup pour cette précision. — Monsieur Lacroix, la parole est à vous.

M. GILLES LACROIX :

5 Ce que je ne comprends pas, c'est que vous êtes en fin de parcours, vous êtes en fin de
parcours. La rivière est à peu près à un demi -- même pas un demi-kilomètre de là. Je ne sais pas où
est la sortie du cours d'eau Hotte, mais si vous faites un bassin de rétention à partir de la sortie du
ruisseau Hotte, bien, je ne pense pas que vous allez avoir de la place pour faire ce bassin de rétention
là. Vous allez être capable de le faire plus au sud, mais l'eau ne s'en va pas en montant, elle s'en va en
descendant. Je ne comprends pas trop, trop qu'est-ce que vous êtes en train de faire. Je n'ai pas les
10 plans, je n'ai pas le visuel de ça. Je l'ai entendu, mais étant donné que je connais le secteur, bien, j'ai
des problèmes de compréhension là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

15 Je vais essayer de préciser votre question. Les eaux qui vont être retenues dans le bassin de
rétention, votre question, c'est à savoir comment elles vont faire pour s'écouler vers le cours d'eau; et le
cours d'eau, vers la rivière des Mille Îles?

M. GILLES LACROIX :

20 C'est-à-dire que le bassin de rétention, c'est pour capter les eaux...

LE PRÉSIDENT :

25 Oui.

M. GILLES LACROIX :

30 ... pour faire en sorte que les cochonneries restent le plus là possible, ou on appelle ça un bassin
de décantation. Il y en a partout, on en a même autorisé un le long de la 19, un bassin de rétention, ils
en ont fait un, le ministère des Transports, il y a bien des années. Je me souviens, j'étais là, on avait
consenti à ce qu'on en fasse un dans la zone agricole.

35 Mais là, comme je vous dis, je n'arrive pas à comprendre. On est en fin de parcours, puis la sortie
du ruisseau du cours d'eau Hotte, je pense qu'elle est plus au nord que par rapport à là où on va faire
les futurs bassins -- le futur bassin de rétention.

LE PRÉSIDENT :

40 Donc, vous voulez savoir comment le bassin de rétention se connecte avec le cours d'eau Hotte?

M. GILLES LACROIX :

Bien, c'est-à-dire qu'il va y avoir l'eau de l'autoroute -- l'eau de l'autoroute parce que ça s'en va en descendant -- qui va peut-être s'en aller dans un des bassins de rétention.

5

LE PRÉSIDENT :

Oui.

10

M. GILLES LACROIX :

Mais l'autre, là, le projet résidentiel, le cours d'eau Hotte, il part de loin, lui, là.

LE PRÉSIDENT :

15

Oui.

M. GILLES LACROIX :

20

Ça fait que là, ça veut dire que cette eau-là, elle, on va l'envoyer directement à la rivière; puis l'autre, bien, on va la...

LE PRÉSIDENT :

25

OK.

M. GILLES LACROIX :

30

... contenir à l'intérieur d'un bassin de rétention? Je voudrais peut-être...

LE PRÉSIDENT :

C'est plus clair pour moi, je vais demander des précisions de monsieur Chakour.

35

Est-ce que vous pouvez nous faire un espèce de petit suivi, là, du cours d'eau -- du cours de l'eau de ruissellement qui arrive de l'autoroute qui se dépose dans le bassin de rétention; puis du bassin de rétention, où s'en va-t-elle, cette eau; puis éventuellement, si elle est connectée au cours d'eau Hotte? Est-ce que vous avez... Je vais utiliser un terme qui va peut-être vous aider, là. Avez-vous une étude sur la connectivité hydrologique entre les différents bassins de rétention pour savoir qu'est-ce qui se passe avec l'eau une fois qu'elle est rendue dans le bassin de rétention?

40

M. VINCENT CHAKOUR :

Juste pour être certain de bien répondre, on prendra la question aussi en délibéré pour vraiment bien...

5

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

10

M. VINCENT CHAKOUR :

... avoir une réponse complète.

LE PRÉSIDENT :

15

Parfait. On veut avoir le circuit du bassin de rétention au cours d'eau Hotte puis avoir peut-être même le tracé du cours d'eau Hotte pour savoir où il se jette dans la rivière des Mille Îles. Peut-être, t'sais, un visuel aussi avec ça, là, parce que juste de l'écrit, je pense que ça ne sera pas suffisant. Si vous pouvez nous accompagner ça d'une carte avec peut-être des flèches pour que ce soit assez compréhensible pour tout le monde.

20

M. VINCENT CHAKOUR :

C'est noté.

25

LE PRÉSIDENT :

Donc, monsieur Lacroix...

30

M. GILLES LACROIX :

Est-ce que je peux rajouter quelque chose?

LE PRÉSIDENT :

35

Bien oui, certainement.

M. GILLES LACROIX :

40

Je ne sais pas, mais il y a une tendance à faire en sorte que les eaux de nos terres agricoles, on

5 est rendu qu'on ne fait plus les cours d'eau à la Ville de Laval depuis de nombreuses années, et c'est des demandes répétées de la part des agriculteurs. Ça veut donc dire, à partir de ce que j'entends, les cours d'eau, on ne les fera jamais parce que tout le monde ont peur qu'on envoie des matières qui ne sont pas acceptables dans la rivière, et moi, ça m'inquiète, ça, quand j'entends ce genre de choses là parce que, je vous dis, là, il va falloir qu'on les fasse les cours d'eau parce qu'une zone agricole qui ne se draine pas, on ne peut pas faire d'agriculture là-dedans, là.

LA COMMISSAIRE :

10 Qu'est-ce que vous voulez dire dans « faire les cours d'eau », vous voulez dire recreuser des fossés?

M. GILLES LACROIX :

15 Bien, je veux dire les entretenir.

LA COMMISSAIRE :

20 Les entretenir, d'accord.

M. GILLES LACROIX :

25 Les entretenir, c'est une responsabilité de Ville de Laval, ça fait partie de ses devoirs, et on le répète souvent. Puis c'est sûr qu'ils ne sont pas contents quand on leur dit ça, mais c'est une réalité avec laquelle on vit, nous, les agriculteurs. Si les terres ne se drainent pas, on a assez des pluies excessives qu'on connaît depuis quelque temps, là, sans faire exprès pour en rajouter pour que nos terres ne se drainent pas. Et c'est sûr que cette eau-là, il faut qu'elle s'en aille quelque part, et normalement, elle s'en va vers les rivières puis le fleuve, et cetera, et cetera. Ça, c'est une réalité, là, une réalité qu'on vit, avec laquelle on vit.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup de votre intervention. Est-ce que vous aviez un autre point, monsieur Lacroix?

35 **M. GILLES LACROIX :**

Bien, c'était cette question-là, le drainage, là.

40

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

5 **M. GILLES LACROIX :**

Il faudrait peut-être qu'on se questionne au niveau du ministère des Transports.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bien oui. Je pense que là, la question a été bien traitée, bien comprise, je revérifie auprès de l'initiateur. Ça a été bien compris.

10

15

Du côté, ici, de l'équipe du BAPE, on a pris en note qu'on avait une réponse à recevoir puis elle sera publiée sur le site Web du BAPE, puis vous aurez la réponse à votre question -- je l'espère, bien illustrée.

20 **M. GILLES LACROIX :**

20

Puis peut-être que... C'est peut-être déplacé, mais ça serait quand même important, quand qu'on a des terrains disponibles, de juste être capable de faire une certaine signalisation. Moi, je vous le dis, là, ça me rend jaloux quand je vois la pancarte, là, « refuge faunique », puis nous autres, on est là bien avant le refuge faunique. Il a dit 85, 95, tantôt; nous autres, on était là bien avant, puis on est encore des enfants pauvres.

25

Vous avez parlé de la question de la chasse tantôt. Vous savez qu'à Ville de Laval, on n'a plus le droit d'utiliser des armes à feu. Nous autres, on n'a pas le droit. Peut-être que d'autres ont le droit, mais nous autres, on n'a pas le droit, puis on a des problèmes avec les outardes, avec les dindes, avec les chevreuils, et cetera, et cetera, qui nous causent d'énormes préjudices, et là, bien, ces oiseaux-là s'en vont dans la rivière le soir puis ils viennent manger nos légumes dans le jour.

30

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Lacroix, pour votre intervention, je vous souhaite une belle fin de soirée. Merci.

35

Écoutez, on a laissé le registre ouvert pendant une bonne partie de la soirée pour permettre à tous les gens ici, en salle, de s'y inscrire; aux gens, aussi, à distance, de s'y inscrire. Je vois que, depuis un certain temps, c'est tranquille, donc je vais officiellement fermer le registre.

40

Et la commission, aussi, va prendre, du même coup, 15 minutes pour se ressourcer, puis je vous invite à en faire de même. Donc, on sera de retour dans 15 minutes, et je vous annonce déjà que ce sera la seule séance qu'on aura.

5 Donc, au retour de la pause, la commission poursuivra son questionnement et ensuite, nous fermerons la séance publique. Donc, on se revoit dans 15 minutes, merci beaucoup.

10 **22 h 53 - SUSPENSION DE LA SÉANCE**

23 h 09 - REPRISE DE LA SÉANCE

15 **QUESTIONS PAR LA COMMISSION**

15 **LE PRÉSIDENT :**

20 La commission est de retour pour reprendre ses travaux. Tel qu'annoncé avant la pause, on a quelques questions de la part de la commission, des questions qui ont... des questions de fond, je dirais.

25 On va commencer par une question de fond qui touche, évidemment, un élément central de la cible qui est le climat sonore en phase d'exploitation du futur pont. On a évoqué ce document-là à quelques reprises, c'est l'annexe Q associée à l'étude d'impact qui est l'étude sur le climat sonore. Je veux faire une tournée du côté des personnes-ressources, en commençant par le ministère de l'Environnement; puis ensuite, du côté du ministère de la Santé et des Services sociaux.

30 J'aimerais, globalement, avoir votre appréciation de cette étude d'impact sonore, donc que vous nous parliez, là, que vous la qualifiez. Que vous nous parliez des simulations; que vous nous parliez, là, de l'analyse qui a été faite par l'initiateur, des mesures d'atténuation ou de ne pas mettre de mesures d'atténuation. Bref, de faire un survol, en quelques minutes, de votre appréciation.

35 Donc, je vais commencer par vous, monsieur Villeneuve.

M. VINCENT VILLENEUVE :

Je vais passer la parole à Renaud Leblanc-Guindon.

40

M. RENAUD LEBLANC-GUINDON :

Oui. Donc merci, Renaud Leblanc-Guindon, ingénieur en acoustique environnementale.

5 Donc, d'un point de vue général, je vous dirais, le gros manquement qu'on a considéré dans cette étude-là, c'est que les nouveaux critères ne sont pas pris en compte -- donc, les critères de l'OMS dont on a parlé tout à l'heure. Donc, en partant du fait que ça, ça n'a pas été pris en considération, bien, à ce moment-là, toutes les mesures de mitigation qui devraient être mises en place pour les respecter n'ont pas été présentées.

10 Selon les niveaux qui sont présentés et qui sont prévus, on peut s'attendre à ce qu'il y ait beaucoup, beaucoup de dépassements de ce nouveau critère-là, et donc les mesures de mitigation qui ont été mises en place à seulement un endroit devraient, dans les faits, être probablement être mises en place à beaucoup d'autres endroits. Donc ça, ça serait la première chose que je dirais.

15 Sinon, en termes de modélisation acoustique, ça a été fait dans les règles de l'art. Donc, on a fait des mesures acoustiques, initialement, on a prévu sur un horizon de 10 ans, puis ça a été très bien fait. Je vous dirais, c'est principalement, d'un point de vue personnel, sur les seuils, les seuils qui ont été utilisés.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, c'était concis et très clair, monsieur Leblanc-Guindon.

25 Je vais aller du côté du docteur Lajoie, même question sur votre appréciation de l'annexe Q.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

30 Je pense que cette étude a foncièrement suivi les règles de l'art pour comment on fait une sonométrie routière, mais que ça ne tenait pas compte des contextes climatiques, météorologiques d'une exposition toute l'année, et ne tenait surtout pas compte du niveau d'exposition qu'on pourrait avoir LAmax, Lnight ou, justement, de ce critère Lden dont a parlé qui vient justifier les demandes de respect de l'OMS pour des raisons de santé et tous les effets qui peuvent se manifester. Alors, c'est pour moi une modélisation qui tient compte des mesures qui ont été faites, comme je vous disais, deux lundis, en mai et juin, successifs. Ce n'est pas représentatif de tout ce qui peut se passer.

35 Et pour mon évaluation, il y a beaucoup plus de longueur de tronçon, et dans la largeur, de personnes qui risquent d'être impactées par le bruit routier, tel que conçu.

40

LE PRÉSIDENT :

5 Merci beaucoup, aussi très clair. J'ai peut-être deux petites précisions à vous demander. Par rapport aux lundis, vous dites que le lundi, spécifiquement, ce n'est pas représentatif, est-ce que vous pourriez élaborer? Est-ce que le lundi, c'est plus faible, plus élevé? Juste pour mieux comprendre, le lundi, qu'est-ce qui se passe qui ne se passe pas les autres jours de la semaine?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

10 On a un trafic différent, par exemple, le vendredi, surtout l'autoroute 15 qui va dans les Laurentides ou des gens qui viennent sortir en ville qui partent des Laurentides. Il y a tout le transit qui se fait, étant donné que c'est stratégique avec la 50, avec la 640, avec la 440, c'est un réseau très intriqué et ça pourrait être intéressant d'avoir une autre journée dans la semaine de faite; et aussi, parce que c'est la même période de l'année, à une semaine d'intervalle, pour un 24 heures avec des mesures ponctuelles faites entre 2 h et 3 h l'après-midi. Ce n'est pas complètement représentatif.

LE PRÉSIDENT :

20 Parfait, très clair pour moi. Deuxième précision que je voulais vous demander, les effets, est-ce que vous pouvez nous énumérer ou nous présenter quelques effets sur la santé, là? Je veux peut-être qu'on se ramène à des valeurs qui ont été mesurées -- du 72, 73, 76, on n'ira pas au-delà de ça. Parce qu'on a évoqué peut-être des niveaux plus élevés qui n'étaient pas nécessairement représentatifs, comme vous l'avez dit, mais bref, allons-y, là, 60, 70, qu'est-ce qui se passe, qu'est-ce qu'on a comme effets sur la santé à ces niveaux de bruit là?

25 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

 Est-ce que vous me permettez de mettre un visuel?

30 **LE PRÉSIDENT :**

 Tout à fait.

35 **D^{re} LOUISE LAJOIE:**

 Merci. Ça va être très court, mais je voudrais élaborer là-dessus, puis je m'excuse si, tout à l'heure, je ne l'ai pas comprise dans ce sens-là, la question.

40

LE PRÉSIDENT :

Aucun problème, vous voyez qu'on a toujours une deuxième chance.

5 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Je pensais vraiment que vous alliez sur l'indicateur comme tel.

10 On dirait que ça... mais ça fait plusieurs fois. OK, on a fini par l'avoir, parfait.

10 Alors, juste vous dire, en partant...

LE PRÉSIDENT :

15 Peut-être le mettre en plein écran.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

20 En mode présentation.

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

25 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

C'est ce que j'allais faire, mais ça prend un certain délai.

LE PRÉSIDENT :

30 Excellent.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

35 Alors...

LE PRÉSIDENT :

40 C'est génial.

PRÉSENTATION DE LA DOCTEURE LOUISE LAJOIE
MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX

5

D^{re} LOUISE LAJOIE :

10

Le bruit, donc c'est un son indésirable, ça peut déranger, ça peut aussi être nocif, puis quand on parle de santé, on parle d'un état complet de bien-être physique, mental et social, puis pas juste une absence de maladie ou d'infirmité.

15

Alors, l'humain, il ne s'habitue pas au bruit -- probablement que beaucoup d'autres organismes dont on a parlé tantôt aussi -- et il a un système nerveux et un système endocrinien qui réagissent à ce stress-là parce que les oreilles, elles n'ont pas de paupières, donc elles sont sollicitées tant et aussi longtemps qu'elles sont exposées. Il y a beaucoup de facteurs qui peuvent influencer la gravité des effets, que ça soit dans la fréquence, le moment, le temps d'exposition; si le bruit est très fort versus s'il est de surprise; s'il arrive, par exemple, la nuit; ou s'il y a des facteurs météo qui l'amplifie; s'il y a des facteurs de sensibilité individuelle.

20

Donc, à court terme, on va avoir un dérangement, on peut ne pas être capable d'entendre. Dans les écoles, les enfants, la parole, le téléphone, on peut avoir de la difficulté à se concentrer. Il y a un stress sur le corps et la pression artérielle augmente systématiquement, le cœur bat plus vite, il y a beaucoup de réactions émotionnelles aussi qui peuvent être reliées à ça. Et à cause de ces dérangements-là, on peut ressentir vraiment une nuisance qui est un agent, une condition qui affecte le bien-être, la qualité de vie et qui amène toutes ces réactions-là.

25

30

Beaucoup de personnes peuvent être dérangées. Je n'irai pas dans les statistiques, mais il y a vraiment une proportion importante de gens qui sont dérangés à leur domicile, et le bruit routier est une des causes principales; la deuxième, c'est le bruit de chantier -- ou vice versa, tout dépendant des endroits où l'enquête qui a été faite. On a des effets qui interfèrent avec le confort, le bien-être; des effets qui interviennent avec les tâches, donc le repos, le sommeil; et avec la santé : stress physiologique, un trouble de sommeil qui peut entraîner ensuite de la fatigue, manque de concentration, la gêne; puis on a des effets beaucoup plus critiques sur la santé qui sont la hausse de la pression artérielle et les maladies cardiovasculaires ischémiques, donc un infarctus, un ACV, et qui peuvent entraîner un décès. Les troubles de sommeil perpétuels, au long terme, amènent beaucoup d'autres conséquences, et particulièrement chez les enfants : le développement, l'apprentissage, la lecture, la mémoire, le langage peuvent être affectés.

35

40

Donc, c'est pour ça qu'on regarde tous ces impacts sur la qualité... oui, le bien-être, mais sur la santé et la santé psychologique, puis d'autant plus qu'à côté d'une autoroute, on a la pollution de l'air et

le bruit, et les deux peuvent contribuer comme facteurs marquants particulièrement critiques pour, justement, les maladies cardiovasculaires.

5 Puis nos critères de vulnérabilité, les gens qui ont plus de 65 ans, mais surtout les enfants et nos établissements sensibles dont on parlait tantôt; les gens qui ont des considérations de santé déjà; puis ceux qui ont un statut socioéconomique qui est moindre et qui ont, justement, une exposition probablement plus importante parce qu'ils sont vraiment à côté d'un milieu de contraintes anthropiques comme une autoroute. Puis les enfants qui vont à l'école ou à la garderie à côté et qui vivent là, ils l'ont 10 24 heures sur 24, donc tous les effets de santé dont je mentionnais tantôt, ils sont présents. Puis juste le voir ici, dans le secteur où on a la partie en mauve, c'est des gens qui sont défavorisés matériellement et socialement, donc pour ces gens-là; et puis je pense à ces maisons qui sont en bordure de l'autoroute, justement, à plusieurs étages. C'est le genre de maisons où on a une inquiétude particulière pour les familles.

15 Donc, juste repérer, il y a un seuil où il n'y a aucun effet, c'est le 30 décibels, et c'est pour ça que la valeur guide pour la nuit, à l'OMS, elle est très basse, elle est de 40 décibels, et qu'à 55, on a une gêne des gens, donc les vraies nuisances qui sont exprimées, puis c'est aussi le seuil intérimaire pour l'OMS pour pouvoir mettre des mesures de mitigation de 55. Et on commence à avoir des risques à 20 partir de 70 décibels et un seuil de danger quand ça atteint 90. Donc, tantôt, vous me posiez la question sur un aspect santé. Le 90, pour moi, il représente un seuil de danger à la santé.

25 Puis aussi, toutes les années de vie perdues en bonne santé qui sont liées, par exemple, au transport routier. Et quand on parlait tantôt de la piste multifonctionnelle, bien, on fait du transfert multimodal : on a moins de gens qui utilisent l'auto s'ils utilisent les vélos, s'ils marchent pour aller chercher le transport en commun dans la ville voisine, alors ça, ça contribue à la bonne santé aussi, moins d'obésité.

30 Puis en dernier, les coûts sociétaux du bruit. Donc, parce qu'il y a des coûts pour intervenir, corriger et réduire le bruit, mais il y a aussi des coûts à ne rien faire et il y a des coûts de santé qui viennent avec ça et d'autres coûts, par exemple, d'évaluation de maison. Puis on avait estimé, au Québec, à 679 millions \$ de coûts imputables au bruit, et ça a passé à 830 millions en 2017. Je n'ai pas de coûts actuels.

35 Mais c'est un risque qui est passé sous silence, on ne peut pas vraiment s'y habituer, et même s'il reçoit peu de considération, c'est un facteur de risque présent dans la vie des gens qui y sont exposés puis c'est, pour nous, un problème de santé publique, et l'ampleur va varier avec l'exposition puis les effets qu'il provoque chez les gens. Et si on a une, deux, trois personnes qui souffrent, c'est peut-être peu, mais quand beaucoup de personnes exposées... Puis si on fait le bilan des gens exposés, selon nous, dans le territoire, il y a vraiment un problème qui atteint plusieurs personnes. Voilà.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, docteur Lajoie.

5 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

J'arrête le partage.

10

QUESTIONS PAR LA COMMISSION

LE PRÉSIDENT :

15

Pas de problème, merci. J'ai une très courte question, en terminant; ensuite, je vais passer la parole à ma collègue, madame Paul.

20

L'utilisation de la variable DJMA -- qui est débit journalier moyen annuel -- versus l'utilisation du débit journalier moyen estival, est-ce que... Parce que c'est toujours relié à l'annexe Q, là, peut-être pour vous mettre en contexte. Est-ce que vous avez une opinion par rapport à ces deux variables-là? Bon, évidemment, dans l'annexe Q, c'est le DJME qui a été utilisé, pourquoi ne pas utiliser le DJMA? Je sais que c'est dans le protocole puis ça respecte le protocole ou le devis, mais j'aimerais peut-être vous entendre sur ces deux variables-là puis la distinction à faire entre les deux.

25

Je vais aller aussi du côté du ministère de l'Environnement aussi, par la suite.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

30

Je ne suis pas une experte acousticienne, mais le DJMA est annuel, donc donne une représentativité sur toute l'année, et non pas juste saisonnière, où on a peut-être des échanges plus importants pendant l'été, les fenêtres sont ouvertes aussi pendant l'été. Mais on a tous les gens qui vont en hiver, par exemple, faire du ski ou faire des activités dans les Laurentides, et vice versa, qui reviennent. Il y a quand même deux pôles de saison qu'il aurait fallu considérer si on allait dans le saisonnier.

35

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci beaucoup.

40

Je vais aller du côté de monsieur Villeneuve.

M. VINCENT VILLENEUVE :

Oui, je passe la parole directement à Renaud.

5 **M. RENAUD LEBLANC-GUINDON :**

Oui, donc Renaud Leblanc-Guindon.

10 Typiquement, en fait, les DJME sont plus élevées que les DJMA, donc c'est simplement un facteur de sécurité que les ingénieurs en acoustique prennent en utilisant ces données-là. Donc, on vient surestimer, en fait, les passages de voitures en prenant la catégorie, justement, qui est la plus élevée, donc on vient, justement, prendre un certain facteur de sécurité dans les modélisations.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci beaucoup. J'ai eu une information comme quoi il y avait une intervention de madame Roy-Malo, qui est à distance, qui voudrait présenter une information complémentaire, donc madame Roy-Malo de l'Institut national de santé publique.

20 Bonsoir, à vous la parole, vous êtes en ligne.

M^{me} OLIVIA ROY-MALO :

25 Oui, bonsoir, Olivia Roy-Malo de l'INSPQ.

Oui, alors je voulais juste apporter un complément d'information par rapport à la notion de nuisance et préciser aussi que ce n'est pas parce qu'il y a un respect des normes environnementales qu'il n'y a pas de nuisance. Donc, c'est pour ça aussi que dans la littérature, c'est vraiment encouragé, c'est une bonne pratique de consulter la population, de documenter ces nuisances, et ce, dans les différentes phases de cycle de vie d'un projet, donc la phase de construction, d'exploitation; aussi, de fermeture et de démantèlement, selon la nature des projets.

35 Aussi, il y a la dimension des effets cumulatifs qui est importante à considérer. Une source de nuisance peut être relativement bien tolérée au cours de la première année d'activité d'un projet, mais vécue sur plusieurs années, en ajoutant d'autres sources de nuisance, les effets peuvent s'accroître et s'aggraver, selon les personnes et le contexte, et docteur Lajoie a très bien exposé les différents effets à la santé des nuisances, les effets psychologiques.

40 Donc oui, il y a plusieurs sentiments négatifs qui sont recensés, mais aussi, on peut ajouter que ces états d'être plus négatifs peuvent nourrir également une perte de confiance envers les instances

décisionnelles : les élus, les institutions gouvernementales. Donc, c'est pourquoi, aussi, d'avoir des canaux de communication efficaces afin de tenir la population informée et d'avoir aussi le retour de la population, c'est très important dans le contexte de ce projet-là.

5 Donc, c'était mon... la part que je voulais ajouter à la conversation.

LE PRÉSIDENT :

10 Merci beaucoup, madame Roy-Malo. — Merci pour vos interventions également.

Je vais passer la parole à ma collègue, madame Paul.

LA COMMISSAIRE :

15 Oui, alors on va maintenant essayer... bien, on en a déjà un peu parlé au cours de la séance, mais on voudrait creuser un peu plus au niveau des mesures d'atténuation. On a abordé les possibilités d'installer un mur antibruit, mais on voudrait voir -- et je me tourne vers madame Lajoie pour commencer et n'hésitez pas à solliciter votre collègue de l'INSPQ aussi là-dessus.

20 Vous avez présenté un certain nombre de mesures qui venaient... que vous avez pu observer ailleurs, mais on a quand même entre les mains, dans le moment, un document de l'INSPQ qui s'appelle « Guide des meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie », qui présente un tableau synthèse avec 23 mesures d'atténuation dedans. Parmi toutes ces mesures-là, lesquelles, selon vous, seraient applicables au pont Gédéon-Ouimet, puis pourquoi?

25

D^{re} LOUISE LAJOIE :

30 Il y en a 23, puis il y a aussi limiter le bruit pour les bâtiments sensibles puis développer et protéger les zones calmes ou à plus faible bruit qui s'ajoutent, 47 et 48. Je pense que, comme je l'avais dit tout à l'heure, c'est la combinaison de plusieurs mesures qui rend l'atténuation efficace. Donc, on peut s'attaquer à plusieurs choses de front en même temps et je pense que c'est toutes ces mesures-là ensemble qui vont amener une solution.

35 Puis on peut aller aussi vers le transfert multimodal, comme on disait, qui va aussi rencontrer des buts qui vont en accord avec la PGPS -- la Politique gouvernementale de prévention en santé; qui vont avec la politique de développement et de mobilité durable, les deux; et qui vont faire avancer aussi le dossier des changements climatiques et de pollution de l'air. Donc, de faire converger des buts avec les sources d'exposition qu'on a là pour amener quelque chose qui est constructif et qui a de la vision, donc des solutions au long terme, au très long terme, avec plusieurs éléments qui s'y imbriquent.

40

Je pourrai vous faire un petit résumé de ce genre de solutions et de comment on les voit ensemble. Puis le promoteur, il est impliqué, justement, dans les objectifs de la PGPS au niveau de l'objectif 2 et des mesures de réalisation, il y a plusieurs choses qu'on peut faire converger.

5 **LA COMMISSAIRE :**

10 Mais si on... Je comprends, c'est tout à fait louable de vouloir optimiser ou de vouloir faire converger des mesures, mais si on s'en tient à la gestion du climat sonore en exploitation, selon vous ou selon votre collègue à l'INSPQ, au travers de plusieurs mesures qui nous ont été présentées dans le document que j'ai mentionné tout à l'heure, lesquelles, selon vous, seraient applicables au projet Gédéon-Ouimet?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

15 Au niveau du contrôle de la vitesse qui avait été abordé par monsieur le conseiller municipal, certainement, et je ferais un pas plus loin avec les mesures d'exclusion de véhicules pendant certaines heures critiques et de contrôle de vitesse réduite. Je pense que ça, c'est très applicable. Je pense qu'on pourrait revoir au niveau de la surface puis des joints. Ça, c'est quelque chose qui est dans les responsabilités du ministère des Transports, mais qui est très facilement atténuable de plusieurs
20 décibels.

25 Le contrôle du bruit des véhicules en circulation, les silencieux, l'état des véhicules qui sont bruyants -- il y en a qui se font mettre des silencieux exagérés, il y a des véhicules qui sont défectueux puis qui font plus de bruit, les camions -- avec le contrôle horaire, aussi, peut réduire à la source, beaucoup, et il y a des mesures au niveau de l'application du nombre de décibels tolérés, donc les
30 mesures qui sont en rapport avec les normes ou les valeurs guide à ne pas dépasser.

LA COMMISSAIRE :

30 D'accord. Maintenant, j'irais du côté du ministère des Transports.

35 Monsieur le conseiller municipal, tout à l'heure, nous a parlé d'un radar photo, qu'est-ce que c'est vos critères pour installer un radar photo? J'imagine qu'on ne décidera pas ça ici, avez-vous une procédure? Comment ça se fait, ça se fait en collaboration avec qui? Si on commence par ça, est-ce que... Puis est-ce que dans le cas de... dans notre cas, est-ce que c'est pensable, est-ce que ça correspond à vos critères?

M. VINCENT CHAKOUR :

40 Oui, donc pour les radars photo, j'inviterais ma collègue, Sarah Bensadoun, à venir répondre.

LA COMMISSAIRE :

Et avant que madame Bensadoun commence, je vous dirais, on va faire un peu le même exercice pour la réduction de la vitesse maximale, soit par période ou globalement, sur le pont.

5

M^{me} SARAH BENSADOUN :

Rebonsoir. Sarah Bensadoun, porte-parole du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

10

Donc, au niveau des radars photo, donc leur objectif premier, c'est un objectif d'amélioration de la sécurité routière et non pas de l'amélioration de l'environnement, du climat sonore. Donc, au niveau des critères qui vont nous permettre de sélectionner un site parmi tant d'autres, on va regarder s'il y a une problématique d'accidents liés à la vitesse ou à des passages interdits au feux rouges -- donc ici, il n'y a pas de feu rouge étant donné qu'on est dans une zone autoroutière; on va regarder la géométrie du site, donc vraiment comment l'endroit est configuré; on va voir aussi si c'est possible de déployer un appareil de radar photo; et on regarde aussi s'il y a des difficultés quelconques pour mettre en place une opération de surveillance par les autorités policières. Donc, ça, ce sont des éléments qu'on va regarder.

15

Le choix du site ne se fait pas seul, il se fait en collaboration avec plusieurs partenaires, dont les autorités policières, la Sûreté du Québec. Il y a aussi, évidemment, les municipalités parce que nous avons des radars photo sur le réseau municipal, pas seulement sur le réseau du Ministère.

20

À l'heure actuelle, nous en avons une dizaine éparpillés à travers la province. Nous en avons sur le réseau du ministère des Transports, mais également sur le réseau de municipalités, incluant celui de la Ville de Laval. À l'heure actuelle, le Ministère évalue -- enfin, on a l'intention d'augmenter le nombre de radars photo. Par contre, nous n'en avons pas encore la capacité, ce qui veut dire qu'il va y avoir un appel d'intérêt qui va être fait au niveau de l'industrie pour voir quels types d'instruments ou d'appareils vont être disponibles, quel genre d'efficacité qu'on peut s'attendre, quel est le nombre de véhicules qu'on peut surveiller en même temps. Mais évidemment, ça ne pourra pas se faire à très, très court terme, on parle d'un appel d'intérêt au niveau de l'industrie qui pourrait se faire uniquement à partir de l'année prochaine.

25

30

LA COMMISSAIRE :

Et est-ce que... avec les données dont vous disposez par rapport aux 10 radars photo qui existent, est-ce que vous voyez une efficacité en termes de réduction de vitesse, est-ce que c'est dissuasif?

35

40

M^{me} SARAH BENSADOUN :

5 Oui. Alors, au niveau de la sécurité routière, on voit qu'il y a des améliorations significatives qui ont été observées. Donc, au niveau du pourcentage de véhicules qui va venir excéder la limite de vitesse, on passe de 59 % à 13 % pour les endroits où on a un appareil; il y a également la vitesse moyenne qui est réduite de 11 kilomètres/heure; et également, le nombre d'accidents, en soi, a diminué de 12 % -- pardon, entre 12 et 29 %, et on parle de 41 % pour les accidents avec des blessures corporelles.

10 **LA COMMISSAIRE :**

Donc, c'est quand même impressionnant, oui.

15 **M^{me} SARAH BENSADOUN :**

Je vous le confirme, au niveau de l'efficacité, c'est tout à fait justifié. Par contre, l'ajout de radar photo, il ne faut pas oublier que c'est une mesure de dernier recours, donc on va d'abord voir quel genre de modifications ou d'améliorations on peut apporter au niveau de l'environnement routier : est-ce qu'on peut avoir une présence policière plus importante, est-ce qu'on peut changer la limite de vitesse, si c'est possible, en fonction des autres axes routiers qu'on a dans le secteur? Si on voit que tout cela est beaucoup plus difficile et qu'on a un taux d'accidents très, très élevé, là, effectivement, on va envisager la possibilité d'installer un radar photo.

25 **LA COMMISSAIRE :**

D'accord, merci.

30 Puis vu que vous parlez de réduction de la vitesse, monsieur Chakour, est-ce qu'au niveau de la réduction de la vitesse, ça pourrait être quelque chose... Je comprends qu'on est sur une autoroute, on est dans un... en plus, on est dans un bout droit. Est-ce que c'est pensable d'examiner cette possibilité-là de réduire la vitesse sur le pont pour en réduire le bruit?

M. VINCENT CHAKOUR :

35 Ce qu'il faut savoir, en fait, c'est qu'il faut qu'il y ait une cohérence entre la limite de vitesse affichée et l'environnement, donc l'aménagement qui est fait. Donc, si cette cohérence n'est pas là, le risque est accru, en fait, d'accidents. Donc, un exemple qu'on donne souvent, c'est une route qui serait un petit peu plus large qui est affichée à 50 kilomètres à l'heure, on souhaite réduire la vitesse; l'afficher à 30 kilomètres à l'heure donnerait un faux sentiment de sécurité, finalement, parce que, finalement, les usagers vont rouler selon l'aménagement qu'il y a. Donc, c'est ce qu'on observe, finalement; la

signalisation va avoir un effet, mais pas autant que, vraiment, l'aménagement.

5 Donc, cela étant dit, il y a des possibilités de réduire, mais je ne veux pas dire n'importe quoi.
Donc, il y a des... pour les demandes de modifications, il doit y avoir des notes techniques qui doivent
être faites, donc il y a une collecte d'informations de terrain pour recueillir les données, les éléments qui
peuvent influencer le comportement des usagers. Il faut identifier les particularités qui sont uniques au
site d'étude. Donc, on sait qu'il y a une courbe, quand même, une courbe contre courbe en amont du
pont, donc ça, ça vient aussi... ça vient jouer aussi dans la balance. Il faut évaluer le niveau de sécurité
10 actuel et projeté du tronçon en étude, la collecte et l'analyse des tests pratiqués, l'évaluation globale de
l'environnement.

15 Donc, c'est quelque chose qui peut se faire, mais aussi, quand on prend un pas de recul et on
regarde l'axe, c'est sûr que ce n'est pas quelque chose qui est habituellement au Ministère de changer
un tronçon, de diminuer la vitesse sur un tronçon spécifique de l'autoroute.

LA COMMISSAIRE :

20 D'accord. Puis la présentation de madame Lajoie qui parlait de réduire ou d'interdire des
véhicules à certaines périodes ou de réduire la vitesse pour certains véhicules, est-ce que c'est quelque
chose que le ministère des Transports a déjà envisagé pour un ouvrage de cet ordre-là?

M. VINCENT CHAKOUR :

25 Je ne suis pas au courant si ça a été fait. Je vais me tourner à mes collègues, voir si on a de
l'information. Oui, Claude Thibeault.

M. CLAUDE THIBEAULT :

30 Le Ministère est en train de regarder pour l'implantation d'un système intelligent de gestion, donc
d'être capable de moduler la vitesse en fonction de différents paramètres -- notamment, la météo -- on
est au début du travail qui se fait dans ce sens-là. Un des premiers projets qui sera peut-être implanté,
c'est la 19 qu'on est en train de faire actuellement. Donc, on a installé l'équipement pour le faire, mais il
y a encore beaucoup de règles à appliquer. Donc oui, il y a une réflexion de ce côté-là pour voir... Parce
qu'il y a toute l'analyse sécurité que Vincent a mentionnée.

35 **LA COMMISSAIRE :**

Hum hum.

40

M. CLAUDE THIBEAULT :

5 Et comment qu'on pourrait gérer dans des périodes plus de pointe, parce que c'est sûr et certain que c'est plus difficile de faire varier la vitesse à la baisse dans les périodes de soir ou de faible achalandage compte tenu de la morphologie de la route. Parce qu'elle est large, et cetera, les gens sont attirés vers la vitesse; là, on va parler des radars. Mais de l'autre côté, en mode plus lorsqu'on arrive avec une plus grande densité, donc plus près des heures de pointe, on est en train de faire l'analyse pour passer à ce stade-là de gestion intelligente de la vitesse.

10 **LA COMMISSAIRE :**

OK. Et est-ce que cette gestion intelligente de la vitesse là pourrait avoir une incidence sur le climat sonore? Je comprends que c'est pour une question, probablement, de sécurité, en tout premier lieu, ou de fluidité de la circulation, mais est-ce que ça pourrait avoir une influence sur le climat sonore?

15 **M. CLAUDE THIBEAULT :**

20 Dans la réflexion sur les critères qui vont nous amener à abaisser la vitesse, on est en train de l'élaborer. Je vais quand même passer l'information au comité qui travaille sur l'élément parce que ça serait un bénéfice périphérique qui pourrait venir puis comment on pourrait l'élargir. Je ne vous dis pas non, je vous dis qu'on va l'intégrer dans la réflexion.

25 J'amènerais une petite précision sur les radars photo. Le pont Gédéon-Ouimet a déjà un radar photo, au sud, pour la direction nord, donc qui est à 200 mètres à peine, donc, de la voie à gauche, bien entendu. Il y a déjà un radar photo qui existe depuis quelques années déjà, donc on voit déjà les gens ralentir avant de traverser le...

LA COMMISSAIRE :

30 OK. Puis dans le temps, il demeure performant, dans le sens que les gens continuent de respecter -- de s'apercevoir qu'il y a un radar et de ralentir?

M. CLAUDE THIBEAULT :

35 Les gens savent qu'il y a un radar. Je ne connais pas la performance de ce radar-là, son taux de productivité...

LA COMMISSAIRE :

40 Hum hum.

M. CLAUDE THIBEAULT :

5 ... ou le taux de délinquance des gens, mais j'utilise régulièrement la 15 et on ne le voit pas -- excusez-moi le terme -- flasher souvent, donc, dans les périodes où je passe. Mais je ne passe pas nécessairement de nuit, je peux passer de soir, de jour, et cetera. Mais les gens ont la réaction de ramener la vitesse à peu près à boulevard Dagenais puis... C'est parce que le radar est immédiatement après... en allant vers la direction nord, après le boulevard Sainte-Rose, donc automatiquement, les gens, à partir de Dagenais, commencent à ralentir puis arrivent à Sainte-Rose à la vitesse conforme puis ils continuent sur le pont, en général, à peu près à la même vitesse. Donc oui, il y a un effet de 10 baisse de vitesse, on le constate, mais il y a déjà un outil du radar qui est là présentement.

LA COMMISSAIRE :

15 Puis juste par curiosité, pourquoi il n'y en a pas dans les deux directions, pourquoi une seule direction?

M. CLAUDE THIBEAULT :

20 Je ne pourrais pas vous répondre, mais je vais chercher la réponse parce que je me posais la question -- lorsque votre intervention -- pourquoi qu'on n'en avait pas mis de l'autre côté. Il y a une raison, mais je vais vérifier.

LA COMMISSAIRE :

25 D'accord, donc on va attendre votre réponse avec beaucoup d'intérêt.

30 Maintenant, si on va du côté du revêtement, dans l'étude d'impact, il est mentionné la possibilité -- puis là, vous nous confirmerez si elle existe ou pas -- d'un revêtement en béton rainuré ou en enrobé, peut-être. Je vous demanderais, est-ce que vous avez fait un choix, sachant que le béton rainuré, apparemment -- selon, toujours, l'annexe Q -- augmente les niveaux sonores quand même de façon assez significative? Donc, où est-ce que vous en êtes dans votre réflexion par rapport au choix du revêtement et est-ce qu'il y a moyen d'aller vers un revêtement qui est plus silencieux?

M. VINCENT CHAKOUR :

35 Je débuterais ma réponse avec... le choix de chaussée a été arrêté, en fait. Donc, considérant le débit élevé sur l'autoroute 15 -- on parle, dans ce secteur-là, de 136 000 véhicules par jour, mais ça peut monter, dans d'autres secteurs, à 175 000, par exemple. Donc, avec des niveaux de débit élevés, avec un pourcentage de camions assez élevé aussi, ça devient nécessaire d'avoir une chaussée qui est 40 plus résistante pour avoir une durée de vie plus élevée. Pour l'instant, on a une chaussée mixte, qu'on

appelle : c'est une dalle de béton; par-dessus, il y a l'asphalte. Ce genre d'arrangement là n'est vraiment pas idéal pour la durée de vie, donc ça fait en sorte qu'il y a des interventions régulières qui doivent revenir; qui doivent être faites, finalement, chaque quelques années.

5 Donc, c'est pour ça que le choix a été fait, pour ce projet -- pour l'axe de la 15, finalement -- de mettre un revêtement en dalle de béton. Il y a une augmentation d'un décibel.

LA COMMISSAIRE :

10 De combien?

M. VINCENT CHAKOUR :

15 Un décibel, un décibel d'augmentation avec la chaussée de béton, à peu près. Donc, c'est un choix qui a été fait, mais pour, vraiment, la durée de vie, la durée de vie de la chaussée.

LA COMMISSAIRE :

20 D'accord. J'aurais peut-être une autre question concernant, justement, la dalle de béton. Il me semble que j'ai vu...

Oui, ah, pardon, madame Lajoie, excusez-moi, je vous avais perdue de vue, je vous écoute.

D^{re} LOUISE LAJOIE :

25 Pour ce revêtement-là, on l'a évalué aussi, puis effectivement, c'est un décibel de différence; puis en plus, ça évite probablement des problématiques avec les changements climatiques parce que les enrobés bitumineux, ils vont former des ornières. On a vraiment des sillons qui peuvent, lors de gels, dégels, s'il y a de la glace noire, s'il y a une précipitation intense, qui vont être problématiques et qui le sont déjà, même en condition sèche. Donc, ça augmente la sécurité de ce côté-là, alors c'est un choix que je proposerais aussi, puis ça évite l'aquaplanage.

30

Puis en plus, lorsqu'il fait des températures excessives en été -- on s'attend à beaucoup de canicules -- le côté du revêtement bitumineux qui est très chaud, qui absorbe, puis qui est noir, amène des températures de surface énormes, alors que le béton, s'il est bien fait, avec les créneaux puis les stries qui demandent une machinerie particulière, ils permettent non seulement un drainage, mais ils ont un albédo plus bas et la température de surface n'amènera pas ce genre de dépression dans la chaussée.

35

40 Je voulais aussi vous demander une intervention de mon collègue, docteur Stefan, par rapport à

vos accidents, tantôt, quand vous aurez un moment.

LA COMMISSAIRE :

5 Bien, on peut y aller, monsieur. Allez-y, venez vous asseoir. Vous n'oubliez pas de vous nommer avant de commencer.

D^r MARK-ANDREW STEFAN :

10 Bonjour, docteur Mark-Andrew Stefan de la Direction en santé publique de Laval. Par rapport à une intervention de tout à l'heure sur la sécurité routière, le fait que le nouveau pont va être beaucoup plus large -- il y aura quatre voies dans chaque direction, et non pas trois, il y aura des accotements aussi -- ça va inviter les conducteurs à rouler beaucoup plus vite que ce qu'ils roulent actuellement, donc
15 il y a une véritable question de sécurité routière là-dessus, et je suis surpris de constater que des radars photo ne sont pas déjà prévus dans ce contexte-là, justement, pour prévenir, pour essayer de rabaisser davantage la vitesse qui va être forcément plus vite, surtout la nuit, quand il y a peu de circulation et peu de bouchons de circulation.

20 Et deux pierres -- un pierre, deux coups, en ralentissant la vitesse, ça ne va pas juste réduire les accidents de la route, mais ça va aussi réduire le bruit et les nuisances sonores la nuit et permettre les riverains à mieux dormir la nuit. Donc, ça serait quelque chose, vraiment, à considérer fortement, dans les deux directions, surtout en considérant que les conducteurs vont avoir envie de rouler plus vite étant donné la configuration nouvelle de la route.

25 **LA COMMISSAIRE :**

Merci beaucoup, monsieur.

30 J'irais peut-être maintenant vers madame Malo de l'INSPQ. — Non?

M^{me} OLIVIA ROY-MALO :

Oui.

35 **LA COMMISSAIRE :**

Ah, madame Malo.

40

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous aviez une intervention? On a eu une information à l'effet que vous aviez potentiellement une intervention pour une information complémentaire, mais c'est possible que...

5

M^{me} OLIVIA ROY-MALO :

Bien, c'est les nuisances, mais non, je n'ai pas d'intervention supplémentaire à ce niveau-là.

10

LE PRÉSIDENT :

OK, désolé.

LA COMMISSAIRE :

15

OK, alors...

M^{me} OLIVIA ROY-MALO :

20

Il n'y a pas de souci.

LA COMMISSAIRE :

25

On vous laisse aller.

Par contre, dans le document de l'INSPQ -- toujours le même, donc je le répète pour le titre : « Guide des meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé », il est question, là-dedans, d'un écran, mais d'un écran naturel, un écran végétal. On parle... on appelle ça un « écran de végétation optimisé ». Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ce qu'est... ça veut dire quoi un écran de végétation optimisé? Parce qu'on dit qu'avec une profondeur de 15 mètres -- et là, je n'ai aucune idée s'il y a possibilité d'installer ce genre d'écran là près de la résidence de nos requérants -- on peut déjà observer une diminution des niveaux de bruit, à terme, quand les arbres atteignent leur maturité. Alors, pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les écrans de végétation optimisés?

30

35

D^{re} LOUISE LAJOIE :

Il y a plusieurs façons de mettre de la végétation sur des écrans. Même sur des écrans de bruit traditionnels, on peut faire des perforations puis avoir de la végétation.

40

LA COMMISSAIRE :

Je pense que là, on parle de plantation.

5 **D^{re} LOUISE LAJOIE :**

Mais quand vous plantez, effectivement, ça permet d'aller en hauteur et d'avoir une épaisseur, mais il faut voir qu'est-ce qu'on peut planter parce que toute végétation ne peut pas être circonscrite, il y a des façons pour que ça puisse s'enraciner; et aussi, si c'est des espèces caduques, elles perdent leurs feuilles à l'hiver -- à l'automne, et on se retrouve avec le même problème, en automne et en hiver, qu'on n'a pas cette possibilité d'un écran.

10

Donc, c'est comme une solution ajoutée par rapport à d'autres solutions, puis je pense qu'ils sont encore beaucoup plus performants en Europe sur les différents types de végétation qu'on peut mettre. Il faut voir avec nos conditions et nos espèces végétales qui poussent ici, qu'est-ce qui pourra se faire, mais c'est tout à fait applicable.

15

LA COMMISSAIRE :

D'accord. Et dans le document de l'INSPQ, on parle que ça pourrait entraîner une diminution de cinq à six Db à 50 mètres de la route. C'est si performant que ça?

20

D^{re} LOUISE LAJOIE :

La végétation a un grand pouvoir absorbant, et parce que c'est dense, c'est certain que ça a un effet, un peu comme les buttes.

25

LA COMMISSAIRE :

Oui.

30

D^{re} LOUISE LAJOIE :

Les buttes végétalisées qu'on peut retrouver aussi, qui obstruent complètement la voie, la vue, mais qui ont un effet performant. Donc oui, c'est tout à fait recommandable d'avoir des espèces végétales combinées à d'autres mesures.

35

LA COMMISSAIRE :

D'accord.

40

D^{re} LOUISE LAJOIE :

Il y a aussi l'inclinaison, hein, des murs ou des écrans qui peut amener une projection un peu plus haute.

5

LA COMMISSAIRE :

D'accord. Merci beaucoup, madame Lajoie.

10

Monsieur Chakour, est-ce que... dans le cas qui nous occupe, à Boisbriand, est-ce qu'il y a de la place, est-ce qu'il y a une possibilité d'aller vers ça à la sortie du pont?

M. VINCENT CHAKOUR :

15

J'inviterais mon collègue, Jia Lun.

M. JIA LUN POON :

20

Oui, Madame la commissaire. Donc, comme je l'ai dit, l'étude de faisabilité n'a pas été faite pour des écrans, mais à vue d'oiseau, on n'a pas d'espace pour aménager des buttes antibruit comme on l'a fait dans d'autres secteurs.

25

Et l'autre point, pour des murs végétalisés -- bien, des murs végétaux -- l'expérience que le Ministère a présentement avec la Ville de Laval, ce ne sont pas des murs qui sont durables, ils sont en train d'effondrer et nous sommes en train de les remplacer par d'autres solutions. Donc, ce n'est pas quelque chose qui est envisageable présentement.

LA COMMISSAIRE :

30

D'accord. Juste pour notre information, pour implanter une butte, dans l'empreinte au sol, il vous faut quelle largeur?

M. JIA LUN POON :

35

Oui, donc théoriquement, pour vous donner une idée, si on veut une un écran d'une hauteur de cinq mètres, il faut tenir compte des...

LA COMMISSAIRE :

40

De la pente.

M. JIA LUN POON :

De la pente...

5 **LA COMMISSAIRE :**

Hum hum.

10 **M. JIA LUN POON :**

... de part et d'autre. Donc, on va parler des ratios de deux à trois, minimalement, de chaque côté. Donc ici, on n'a pas beaucoup d'espace pour aménager un écran, une butte antibruit dans ce secteur.

15 **LA COMMISSAIRE :**

D'accord, merci beaucoup.

20 Je reviens peut-être au revêtement parce que dans, toujours, le même rapport de l'INSPQ en 2018, l'INSPQ mentionnait que vous étiez en train de faire, en 2018, une étude comparative des différents types de revêtements de béton pour essayer d'en trouver un qui est le moins bruyant possible, qu'est-ce que ça a donné? Puis si on peut avoir... si vous pouvez déposer les résultats de votre étude, ce serait apprécié.

25 **M. VINCENT CHAKOUR :**

On a de l'information là-dessus, sur les différents types de revêtement. — Tu peux présenter?

Et je laisserai Jia Lun présenter les résultats.

30 **M. JIA LUN POON :**

35 Oui. Le ministère des Transports a effectué plusieurs relevés dans différents tronçons qui ont différents types de revêtements -- en asphalte, en béton et différents types de rainurage de béton -- et nos conclusions arrivent qu'à long terme, donc au-delà de 10 ans, une surface en asphalte et une surface en béton vont avoir des niveaux sonores qui sont similaires parce qu'au niveau de l'asphalte, il va y avoir des imperfections comme des ornières, des nids-de-poule, et ces éléments créent des bruits supplémentaires. Donc, si on parle de long terme, les deux revêtements sont similaires en termes de climat sonore.

40

LA COMMISSAIRE :

5 D'accord. Donc ici, sur le graphique qu'on a devant nous, est-ce qu'il y a une conclusion particulière que vous voulez faire ressortir, en plus du fait que l'asphalte et le béton, à un moment donné, ça se confond?

M. JIA LUN POON :

10 Oui. Bien ici, dans le graphique, tout ce qui est noir foncé, c'est les enrobés bitumineux; et tout ce qui est gris, c'est des surfaces en béton avec différents types de traitement qu'il y a eu. Et on voit une tendance, quand on va de plus en plus haut dans le graphique, avec l'âge, la surface ont des niveaux sonores qui sont similaires.

LA COMMISSAIRE :

15 Oui, effectivement. Bon, je vous remercie beaucoup.

20 On parle de revêtement, mais on peut aussi parler des joints. Est-ce que... on en aura beaucoup moins, je pense qu'on passe de 40 à 16? Oui, bon. Donc, est-ce que, potentiellement, ça peut représenter une diminution du bruit généré, le fait qu'il y ait moins de joints?

M. JIA LUN POON :

25 Oui, Madame la commissaire. Pour ce qui est des joints, les expériences que nous avons eues nous démontrent que les joints, ce n'est pas des éléments qui donnent suffisamment de bruit pour que le niveau sonore augmente. Par contre, ce sont des bruits qui sont facilement identifiables par quelqu'un parce qu'il est très perceptible par rapport au reste des bruits de l'environnement. Donc, en ce moment, je ne pourrais pas dire que la diminution de joints va améliorer le climat sonore, ça va être similaire.

LA COMMISSAIRE :

30 OK. Et dans le merveilleux monde des joints, est-ce qu'il y a des joints maintenant, modernes, qui génèrent... de par leur conception, font en sorte que ça fait moins de bruit? Madame Lajoie -- qui a la main levée -- nous en a présenté tout à l'heure, mais est-ce que, de votre côté, vous vous intéressez à ces nouvelles techniques?

M. VINCENT CHAKOUR :

40 On n'a pas l'information ce soir, on peut vous revenir là-dessus.

LA COMMISSAIRE :

D'accord.

5 Madame Lajoie, avez-vous quelque chose à ajouter par rapport à vos joints qui allaient être en zigzag?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

10 Je vais vous fournir deux articles scientifiques qui font le bilan des joints qui amènent, justement, une réduction du bruit significative dans le monde scientifique.

LA COMMISSAIRE :

15 D'accord. Bien, c'est très apprécié, merci beaucoup.

Bien, de mon côté, ça fait le tour pour les questions sur les mesures d'atténuation.

LE PRÉSIDENT :

20 La commission vient de faire le tour de son questionnement. Je vous répète que, selon les pouvoirs qui ont été attribués à la commission, on peut convoquer... on peut envoyer des questions par écrit puis convoquer toute autre personne-ressource.

25 Avant de clore la séance publique, j'aimerais quand même faire le tour du côté du porte-parole de l'initiateur, monsieur Chakour, ou quelqu'un de votre équipe. Est-ce que vous avez d'autres éléments -- de l'information, des commentaires -- à ajouter avant que je termine la séance?

M. VINCENT CHAKOUR :

30 Non, c'est complet pour nous, merci.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci à vous. Du côté des personnes-ressources, je vais commencer avec monsieur Villeneuve, est-ce que vous avez des éléments, compléments d'informations autres?

M. VINCENT VILLENEUVE :

40 Pas pour le moment, non.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci beaucoup.

5 Du côté du ministère de la Santé et des Services sociaux, docteur Lajoie, et votre collègue aussi, en ligne, de l'INSPQ, est-ce que vous avez des éléments à ajouter avant que je termine la séance?

D^{re} LOUISE LAJOIE :

10 C'est juste une belle opportunité pour pouvoir mettre notre savoir ensemble et de faire les choses peut-être différemment.

LE PRÉSIDENT :

15 Merci, madame Lajoie.

Madame Malo, vous avez ouvert votre caméra, est-ce que vous avez un élément?

20 **M^{me} OLIVIA ROY-MALO :**

Non, je n'ai rien à ajouter.

LE PRÉSIDENT :

25 Parfait, merci.

M^{me} OLIVIA ROY-MALO :

30 Seulement qu'on serait disponible, évidemment. Puis mon collègue, Mathieu Gauthier, donc expert en bruit environnemental à l'INSPQ, n'était pas -- ne pouvait pas être présent ce soir, mais effectivement, si la commission a des questions, elles pourront lui être adressées éventuellement.

MOT DE LA FIN

LE PRÉSIDENT :

40 Merci, c'est très apprécié.

Donc, ceci clôt officiellement la séance publique de la consultation ciblée sur le projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet dans l'axe de l'autoroute 15, entre Laval et Boisbriand.

5 La commission constate que des informations complémentaires sont attendues pour répondre à des questions, déposer des documents. Elle compte les recevoir au plus tard dans les prochaines 48 heures. Ces renseignements seront rendus publics et seront accessibles au bureau et dans le site Web du BAPE dès leur réception.

10 Comme mentionné dans le discours d'ouverture, la commission a décidé d'accorder jusqu'au 22 juillet pour transmettre un mémoire, un commentaire ou une image commentée, cela afin de permettre à toutes et à tous de profiter des informations qui ont été présentées en séance publique pour se faire une opinion sur le projet. Les personnes qui auraient déjà transmis un mémoire et qui souhaiteraient y apporter des modifications pourront le faire également.

15 Les personnes désirant exercer leur droit de rectification par écrit auront elles aussi jusqu'au 26 juillet pour le faire. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en avvertir Mathieu Giroux, coordonnateur de la commission. À défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas accepter votre rectification. Je vous rappelle que ce droit sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises.

20 Après les séances publiques, la commission poursuivra son enquête. Elle pourrait poser des questions par écrit à l'initiateur du projet et aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son analyse. Ces questions ainsi que les réponses et les nouveaux documents obtenus seront rendus publics et seront accessibles au bureau et sur le site Web du BAPE.

25 Enfin, le BAPE s'est donné une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un sondage afin d'évaluer la qualité de ses services pour mieux répondre à vos besoins. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir le remplir ici même, à la table d'accueil, ou dans notre site Web sur la page du dossier.

30 Pour terminer, je remercie le porte-parole de l'initiateur ainsi que toute son équipe, monsieur Chakour, de même que les personnes-ressources et toutes les équipes et les expertises mobilisées pour cette séance publique.

35 Merci aux participantes et participants d'avoir posé des questions, donné leur opinion, être intervenus auprès de la commission, ça nous a fait plaisir de vous accueillir.

40 Enfin, je remercie les gens à la technique en salle, à distance, la sténographie, de même que l'équipe de la commission d'enquête.

Je remercie chaleureusement tous et toutes pour votre participation. Bonne soirée, au plaisir.

**23 h 57 - LEVÉE DE LA SÉANCE
FIN DE LA CONSULTATION CIBLÉE**

Nous soussignées ISABELLE GOYETTE et MARIE-ANNE RENÉ, sténographes officielles, déclarons sous notre serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience entendue via webdiffusion, le tout conformément à la loi.

Et nous avons signé,

Isabelle Goyette
Isabelle Goyette, s.o.

Marie-Anne René
Marie-Anne René, s.o.