



**NOTE**

**DESTINATAIRE :** M. Gilles Brunet, chef de service  
Service des projets en milieu hydrique

**DATE :** Le 19 novembre 2010

**OBJET :** **Marina de Saurel inc. – Programme décennal des travaux de dragage des sédiments – Étape de recevabilité – Volet climat sonore – Avis de recevabilité**  
**V/Réf. : 3211-02-211**  
**N/Réf. : DPQA 994**

---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint l'avis technique de M. Vital Gauvin, ingénieur, concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie les conclusions de M. Gauvin.

Afin de faciliter notre gestion, nous avons attribué un numéro de dossier « DPQA », auquel je vous prierais de référer dans toute correspondance ultérieure, relative à ce dossier.

Le directeur

Michel Goulet

MG/

p. j.

c. c. M. Vital Gauvin, DPQA



## NOTE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, directeur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Vital Gauvin, ing.

DATE : Le 18 novembre 2010

OBJET : **Marina de Saurel inc. – Programme décennal des travaux de dragage des sédiments – Étape de recevabilité – Volet climat sonore – Avis de recevabilité**

DEE/Réf. : 3211-02-211

N/Réf. : DPQA 994

---

Le 15 septembre 2010, le Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales (DÉE) a sollicité notre collaboration pour l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact soumise par Marina de Saurel inc. concernant les travaux d'enlèvement par dragage de sédiments accumulés sur le fond des deux parcs nautiques de la marina située dans la municipalité de Sorel-Tracy. L'objectif des travaux est d'enlever les accumulations de sédiments qui se sont déposées dans les aires d'approche et le long des quais afin de permettre aux embarcations d'accoster en toute sécurité en maintenant une hauteur d'eau de 1,9 mètres. Environ 45 000 m<sup>3</sup> de sédiments seront enlevés par dragage mécanique et transportés vers deux sites de dispositions finales (DMS et sablière) sur une distances d'environ 10 et 20 km. Les travaux seront d'une durée de 900 heures et s'échelonneront sur 12 semaines, de 7h à 19h du lundi au vendredi et nécessiteront 3 800 déplacements de camions (12 roues) ayant une capacité de 12 m<sup>3</sup>. Le dragage et la disposition des sédiments pourraient être répétés à l'occasion au cours des 10 prochaines années afin de maintenir un dégagement suffisant sous les bateaux.

...2

À l'étape de la recevabilité, notre analyse consiste à déterminer si le volet climat sonore a été traité de façon satisfaisante et valable (aspects quantitatif et qualitatif). Notre analyse ne porte pas sur les impacts du projet et non plus de la conformité à nos exigences.

## **1. Rappel des faits**

Les documents déposés avant septembre 2010 dans le cadre de l'étude d'impact du présent projet sont : le rapport principal en date de février 2004, le rapport complémentaire en date d'octobre 2004 et l'addenda en date d'août 2010. Le 29 septembre 2010, nous avons transmis des questions et commentaires à la DEE concernant le volet sonore du présent projet. Le 15 octobre 2010, la DEE a transmis au promoteur la troisième série de questions dans le cadre de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet. Dans ce troisième envoi, les informations demandées au promoteur par la DEE ne concernent qu'une partie des éléments que nous avons demandés. Les réponses à ces questions ont été transmises à notre ministère le 9 novembre 2010. Un complément d'information concernant le volet sonore (cartographie sonore) fut soumis par le promoteur dans un courriel le 17 novembre 2010.

## **2. Analyse des réponses**

Aucune description qualitative de l'environnement sonore aux points sensibles influencés par le projet qui entourent les deux lieux de dispositions finales (DMS et sablière) n'a été transmise. Également, aucune évaluation quantitative du climat sonore actuel autour de la marina et du site de transbordement n'a été réalisée par le promoteur.

La cartographie du climat sonore prévue lors des travaux autour du site de la marina, du site de transbordement et du tronçon de circulation constitué par le chemin Saint-Roch et la rue Bourget a été transmise dans le courriel du 17 novembre 2010. Les activités considérées sont le dragage, les déplacements de chalands, le transbordement ainsi que la circulation sur certains tronçons. Les niveaux acoustiques d'évaluation sur une période de 12 heures ( $L_{Ar, 12h}$ ) pour le secteur d'étude sont présentés sous forme d'isocontours. Le consultant nous a confirmé que les valeurs des  $L_{Ar, 12h}$  pour les différents isocontours correspondent à la colonne de gauche dans la légende (ex : la courbe orange correspond à la valeur de 55 et non à l'intervalle entre 55 et 60). Les  $L_{Ar, 12h}$  calculés aux différents récepteurs spécifiques ne sont pas inclus dans le courriel. Afin de compléter l'information du climat sonore prévu, la cartographie sonore devra être accompagnée d'un rapport complet de l'étude prédictive.

Le promoteur s'est engagé à réaliser un programme de surveillance du climat sonore. Des relevés sonores seront réalisés aux points sensibles qui entourent la marina ainsi que le tronçon de circulation constitué par le chemin Saint-Roch et la rue Bourget. Le programme sera réalisé avant et pendant les travaux.

### 3. Conclusions

Les réponses obtenues fournissent un portrait satisfaisant du climat sonore prévu autour du site de la marina, du site de transbordement et du tronçon de circulation constitué par le chemin Saint-Roch et la rue Bourget. Un rapport complet de l'étude prédictive décrivant les méthodologies utilisées, indiquant les données ayant servi aux simulations et présentant les résultats devra être déposé par le promoteur. Nous jugeons donc que le volet climat sonore du présent dossier sera recevable lorsque le rapport de l'étude prédictive aura été déposé au dossier.

Ce sera à l'étape de « l'acceptabilité » environnementale du projet que notre analyse portera sur les impacts du projet ainsi que sa conformité à nos critères et que nous établirons nos exigences pour sa réalisation. En ce qui concerne les réponses aux questions 2.3.1 (tronçon entre l'autoroute 30 et les sites de disposition), 2.3.2 et 2.4 de notre note du 29 septembre 2010, elles seront requises à l'étape de l'évaluation de l'acceptabilité du présent projet.



Vital Gauvin, ing.  
DPQA

P.J. Questions et commentaires de la DPQA en date du 29 septembre 2010

VG/

**ANNEXE 1**

Questions et commentaires de la DPQA en date du 29 septembre 2010



X:\DOCUM\DPA\SQA  
Numérisations\EXPER

**NOTE**

**DESTINATAIRE :** M. Gilles Brunet, chef de service  
Service des projets en milieu hydrique

**DATE :** Le 4 octobre 2010

**OBJET :** **Programme décennal de dragage à la Marina de Saurel inc.**  
**V/Réf. : 3211-02-211**  
**N/Réf. : DPQA 994**

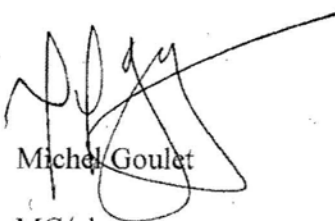
---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint une note de M. Vital Gauvin, ingénieur, concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la demande d'information contenue dans cet envoi et requise par M. Gauvin afin de poursuivre son analyse.

Afin de faciliter notre gestion, nous avons attribué un numéro de dossier « DPQA », auquel je vous prierais de référer dans toute correspondance ultérieure, relative à ce dossier.

Le directeur



Michel Goulet

MG/gb

p. j.

c. c. M. Vital Gauvin, DPQA

## NOTE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, directeur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Vital Gauvin, ing.

DATE : Le 29 septembre 2010

OBJET : **Marina de Saurel inc. – Programme décennal des travaux  
de dragage des sédiments – Étape de recevabilité – Volet  
climat sonore - Demande d'information**

**DEE/Réf. : 3211-02-211**

**N/Réf. : DPQA 994**

---

Le 15 septembre 2010, le Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales (DÉE) a sollicité notre collaboration pour l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact soumise par Marina de Saurel inc. concernant les travaux d'enlèvement par dragage de sédiments accumulés sur le fond des deux parcs nautiques de la marina située dans la municipalité de Sorel-Tracy. L'objectif des travaux est d'enlever les accumulations de sédiments qui se sont déposées dans les aires d'approche et le long des quais afin de permettre aux embarcations d'accoster en toute sécurité en maintenant une hauteur d'eau de 1,9 mètres. Environ 45 000 m<sup>3</sup> de sédiments seront enlevés par dragage mécanique et transportés vers deux sites de dispositions finales (DMS et sablière) sur une distances d'environ 10 et 20 km. Les travaux seront d'une durée de 900 heures et s'échelonneront sur 12 semaines, de 7h à 19h du lundi au vendredi et nécessiteront 3 800 déplacements de camions (12 roues) ayant une capacité de 12 m<sup>3</sup>. Le dragage et la disposition des sédiments pourraient être répétés à l'occasion au cours des 10 prochaines années afin de maintenir un dégagement suffisant sous les bateaux.

Les documents déposés dans le cadre de l'étude d'impact du présent projet sont : le rapport principal en date de février 2004, le rapport complémentaire en date d'octobre 2004 et l'addenda en date d'août 2010. À l'étape de la recevabilité, notre analyse consiste à déterminer si le volet climat sonore a été traité de façon satisfaisante et valable (aspects quantitatif et qualitatif). Notre analyse ne porte pas sur les impacts du projet et non plus de la conformité à nos exigences. Vous trouverez ci-dessous nos questions et commentaires concernant le volet climat sonore du présent projet soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la section IV.1 de la Loi sur la Qualité de l'Environnement (LQE).

## **1 Description du milieu récepteur**

### **1.1 Environnement sonore**

L'étude d'impact ne présente aucune description quantitative de l'environnement sonore actuel aux sites sensibles (occupation du territoire résidentiel ou l'équivalent (hôpital, institution, école), au sens de la directive intitulée « Limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction » (annexe 1) et les « Recommandations administratives du MDDEP concernant les nuisances sonores relatives au bruit routier » (annexe 2), entourant les deux parcs nautiques de la marina, le site de transbordement et d'essorage des sédiments et les sites de disposition finale des sédiments. Le promoteur devra :

- 1.1.1 Présenter une description quantitative et qualitative de l'environnement sonore actuel aux points sensibles influencés par le projet qui entoure les deux parcs nautiques de la marina. À cette fin, le promoteur devra établir les niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,1h}$  et  $L_{Aeq,12h}$ ) à partir de relevés effectués sur la période où les travaux sont prévus (7h-19h). Dans le cas où les travaux seraient prévus pour la période de 19h-7h, le promoteur devra établir les niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,1h}$ ,  $L_{Aeq,3h}$  et  $L_{Aeq,12h}$ ) à partir de relevés effectués sur une période de 24 heures;
- 1.1.2 Présenter une description quantitative et qualitative de l'environnement sonore actuel aux points sensibles influencés par le projet qui entoure le site de transbordement des sédiments et le tronçon de circulation constitué par le chemin Saint-Roch ainsi que la rue Bourget. À cette fin, le promoteur devra établir les niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,1h}$ ,  $L_{Aeq,3h}$ ,  $L_{Aeq,12h}$  et  $L_{Aeq,24h}$ ) à partir de relevés effectués sur une période de 24 heures;



- 1.1.3 Présenter une description qualitative de l'environnement sonore actuel aux points sensibles influencés par le projet qui entoure les deux lieux de dispositions finales (DMS et sablière) ainsi que les tronçons de circulation entre l'autoroute 30 et le site de la sablière pour la disposition.

## **2 Identification et évaluation des impacts**

### **2.1 Environnement sonore – Sites sensibles entourant les deux parcs nautiques de la marina**

- 2.1.1 Le promoteur devra présenter une évaluation des impacts sonores générés par la réalisation du projet aux sites sensibles, ou chacun des regroupements de ceux-ci, entourant les deux parcs nautiques de la marina. Pour y parvenir, le promoteur devra établir à partir d'études prédictives, les niveaux sonores d'évaluation ( $L_{Ar,1h}$ ,  $L_{Ar,3h}$  et  $L_{Ar,12h}$ ) projetés et indiquer les temps estimés (en heure et pourcentage) où les valeurs limites de la ligne directrice du MDDEP seront respectées et les temps où ils ne le seront pas (voir annexe 1). Pour la période de 19h-22h, les temps estimés devront être établis pour les limites des  $L_{Ar,1h}$  et  $L_{Ar,3h}$  de 45 et 55 dBA. Pour la période de 7h-19h, les temps estimés devront être établis pour une limite du  $L_{Ar,12h}$  de 55 dBA. Pour la période de 22h-7h, les temps estimés devront être établis pour les limites des  $L_{Ar,1h}$  de 45 dBA. Une cartographie des isophones des périodes de jour (7h -19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h) devra être présentée pour les secteurs sensibles entourant la marina.

- 2.1.2 Pour les périodes de jour (7h-19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h), le promoteur devra détailler le scénario (valeurs d'atténuation des dispositifs antibruit, niveaux de bruits à 15 m considérés pour les équipements (pelle hydraulique, barge et les deux chalands de chargement), distances minimales des équipements par rapport aux différents sites sensibles, ...) pour lequel les valeurs limites de la ligne directrice (annexe 1) seront respectées en tout temps.

### **2.2 Environnement sonore – Sites sensibles entourant le lieu de transbordement et d'essorage des sédiments**

- 2.2.1 Le promoteur devra présenter une évaluation des impacts sonores générés aux sites sensibles, ou chacun des regroupements de ceux-ci, par les activités prévues sur le site de transbordement et d'essorage des sédiments. Pour y parvenir, le promoteur devra établir à partir d'études prédictives, les niveaux sonores d'évaluation ( $L_{Ar,1h}$ ,  $L_{Ar,3h}$  et  $L_{Ar,12h}$ ) projetés et indiquer les temps estimés (en heure et pourcentage) où les valeurs limites de la ligne directrice du MDDEP seront respectées et les temps où ils ne le seront pas (voir annexe 1). Pour la période de 19h à 22h, les temps estimés devront être établis pour les limites des

$L_{Ar,1h}$  et  $L_{Ar,3h}$  de 45 et 55 dBA. Pour la période de 7h à 19h, les temps estimés devront être établis pour une limite du  $L_{Ar,12h}$  de 55 dBA. Pour la période de 22h à 7h, les temps estimés devront être établis pour les limites des  $L_{Ar,1h}$  de 45 dBA. Une cartographie des isophones des périodes de jour (7h -19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h) devra être présentée pour les secteurs sensibles entourant le site de transbordement et d'essorage des sédiments.

- 2.2.2 Pour les périodes de jour (7h -19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h), le promoteur devra détailler le scénario (valeurs d'atténuation des dispositifs antibruit, niveaux de bruits à 15 m considérés pour les équipements (pelle hydraulique, barge et les deux chalands de chargement), distances minimales des équipements par rapport aux différents sites sensibles, ...) pour lequel les valeurs limites de la ligne directrice seront respectées en tout temps.

### **2.3 Environnement sonore – Sites sensibles entourant certains tronçons de circulation des camions**

- 2.3.1 Transmettre une évaluation des niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,24h}$ ), ou de leurs augmentations, aux sites sensibles occasionnés par les activités de circulation générées par le projet sur les tronçons de circulation suivants :

- entre le site de transbordement et d'essorage des sédiments et l'autoroute 30;
- entre l'autoroute 30 et les sites de disposition.

- 2.3.2 Indiquer les mesures d'atténuations qui devraient être mises en place de façon à ce que les « Recommandations administratives du MDDEP concernant les nuisances sonores relatives au bruit routier » (annexe 2) soient respectées en tout temps;

### **2.4 Environnement sonore - Sites sensibles entourant les sites de disposition finale**

Transmettre une description qualitative de l'environnement sonore aux points sensibles influencés par le projet qui entoure les deux lieux de dispositions finales (DMS et sablière) suite à la réalisation du projet.

Nous compléterons l'analyse du présent dossier lorsque nous aurons obtenu les informations demandées par la présente. Ce sera à l'étape de « l'acceptabilité » environnementale du projet que notre analyse portera sur les impacts du projet ainsi que sa conformité à nos critères et que nous établirons nos exigences pour sa réalisation.



Vital Gauvin, ing.  
DPQA

VG/gb

## ANNEXE 1

Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction

(Mise à jour de mars 2007)



C:\WINNT\Profiles\  
gauvi01\Mes docume

*(Cliquer sur l'icône pour ouvrir le fichier)*

**Le bruit communautaire au Québec**

**Politiques sectorielles**

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère  
du Développement durable, de l'Environnement et des  
Parcs relativement aux niveaux sonores provenant  
d'un chantier de construction**

**(Mise à jour de mars 2007)**

## **1. Pour le jour**

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau acoustique d'évaluation ( $L_{Ar, 12h}$ )<sup>1</sup> provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

## **2. Pour la soirée et la nuit**

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau acoustique d'évaluation sur une heure ( $L_{Ar, 1h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit (22 h à 7 h), afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être jugée acceptable (sauf en cas d'urgence ou de nécessité absolue). Pour les trois heures en soirée toutefois (19 h à 22 h), lorsque la situation<sup>2</sup> le justifie, le niveau acoustique d'évaluation  $L_{Ar, 3h}$  peut atteindre 55 dB peu importe le niveau initial à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites à la section 1.

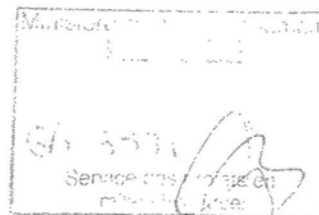
<sup>1</sup> Le niveau acoustique d'évaluation  $L_{Ar, T}$  (où  $T$  est la durée de l'intervalle de référence) est un indice de l'exposition au bruit qui contient niveau de pression acoustique continu équivalent  $L_{Aeq, T}$ , auquel on ajoute le cas échéant un ou plusieurs termes correctifs pour des appréciations subjectives du type de bruit. Pour plus de détail concernant l'application des termes correctifs, consulter la Note d'instructions 98-01 sur le bruit.

<sup>2</sup> C'est-à-dire lorsque les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant les limites mentionnées au paragraphe précédent pour la soirée et la nuit.

**ANNEXE II****RECOMMANDATIONS ADMINISTRATIVES DU MDDEP CONCERNANT  
LES NUISANCES SONORES RELATIVES AU BRUIT ROUTIER**  
(en révision)

La pratique administrative fait en sorte que la position soutenue par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour le niveau de bruit ambiant à respecter dans les secteurs sensibles ainsi que les augmentations acceptables pour les sources de bruit mobiles attribuables à un projet routier sont :

Niveau de bruit ambiant ( $L_{Aeq\ 24H}$ )	Le MDDEP préconise
Inférieur à 55 dB	- Maintien du niveau de bruit ambiant quand cela est possible sinon permettre l'atteinte du maximum de 55 dB
Égal ou supérieur à 55 dB	- Une augmentation de 1 dB est acceptable
Supérieur à 60 dB	- Aucune augmentation



**NOTE**

**DESTINATAIRE :** M. Gilles Brunet, chef de service  
Service des projets en milieu hydrique

**DATE :** Le 4 octobre 2010

**OBJET :** **Programme décennal de dragage à la Marina de Saurel inc.**  
**V/Réf. : 3211-02-211**  
**N/Réf. : DPQA 994**

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint une note de M. Vital Gauvin, ingénieur, concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la demande d'information contenue dans cet envoi et requise par M. Gauvin afin de poursuivre son analyse.

Afin de faciliter notre gestion, nous avons attribué un numéro de dossier « DPQA », auquel je vous prierais de référer dans toute correspondance ultérieure, relative à ce dossier.

Le directeur

Michel Goulet

MG/gb

p. j.

c. c. M. Vital Gauvin, DPQA



## NOTE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, directeur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Vital Gauvin, ing.

DATE : Le 29 septembre 2010

OBJET : **Marina de Saurel inc. – Programme décennal des travaux de dragage des sédiments – Étape de recevabilité – Volet climat sonore - Demande d'information**

DEE/Réf. : 3211-02-211

N/Réf. : DPQA 994

---

Le 15 septembre 2010, le Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales (DÉE) a sollicité notre collaboration pour l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact soumise par Marina de Saurel inc. concernant les travaux d'enlèvement par dragage de sédiments accumulés sur le fond des deux parcs nautiques de la marina située dans la municipalité de Sorel-Tracy. L'objectif des travaux est d'enlever les accumulations de sédiments qui se sont déposées dans les aires d'approche et le long des quais afin de permettre aux embarcations d'accoster en toute sécurité en maintenant une hauteur d'eau de 1,9 mètres. Environ 45 000 m<sup>3</sup> de sédiments seront enlevés par dragage mécanique et transportés vers deux sites de dispositions finales (DMS et sablière) sur une distances d'environ 10 et 20 km. Les travaux seront d'une durée de 900 heures et s'échelonneront sur 12 semaines, de 7h à 19h du lundi au vendredi et nécessiteront 3 800 déplacements de camions (12 roues) ayant une capacité de 12 m<sup>3</sup>. Le dragage et la disposition des sédiments pourraient être répétés à l'occasion au cours des 10 prochaines années afin de maintenir un dégagement suffisant sous les bateaux.

...2

Les documents déposés dans le cadre de l'étude d'impact du présent projet sont : le rapport principal en date de février 2004, le rapport complémentaire en date d'octobre 2004 et l'addenda en date d'août 2010. À l'étape de la recevabilité, notre analyse consiste à déterminer si le volet climat sonore a été traité de façon satisfaisante et valable (aspects quantitatif et qualitatif). Notre analyse ne porte pas sur les impacts du projet et non plus de la conformité à nos exigences. Vous trouverez ci-dessous nos questions et commentaires concernant le volet climat sonore du présent projet soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la section IV.1 de la Loi sur la Qualité de l'Environnement (LQE).

## **1 Description du milieu récepteur**

### **1.1 Environnement sonore**

L'étude d'impact ne présente aucune description quantitative de l'environnement sonore actuel aux sites sensibles (occupation du territoire résidentiel ou l'équivalent (hôpital, institution, école), au sens de la directive intitulée « Limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction » (annexe 1) et les « Recommandations administratives du MDDEP concernant les nuisances sonores relatives au bruit routier » (annexe 2), entourant les deux parcs nautiques de la marina, le site de transbordement et d'essorage des sédiments et les sites de disposition finale des sédiments. Le promoteur devra :

- 1.1.1 Présenter une description quantitative et qualitative de l'environnement sonore actuel aux points sensibles influencés par le projet qui entoure les deux parcs nautiques de la marina. À cette fin, le promoteur devra établir les niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,1h}$  et  $L_{Aeq,12h}$ ) à partir de relevés effectués sur la période où les travaux sont prévus (7h-19h). Dans le cas où les travaux seraient prévus pour la période de 19h-7h, le promoteur devra établir les niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,1h}$ ,  $L_{Aeq,3h}$  et  $L_{Aeq,12h}$ ) à partir de relevés effectués sur une période de 24 heures;
- 1.1.2 Présenter une description quantitative et qualitative de l'environnement sonore actuel aux points sensibles influencés par le projet qui entoure le site de transbordement des sédiments et le tronçon de circulation constitué par le chemin Saint-Roch ainsi que la rue Bourget. À cette fin, le promoteur devra établir les niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,1h}$ ,  $L_{Aeq,3h}$ ,  $L_{Aeq,12h}$  et  $L_{Aeq,24h}$ ) à partir de relevés effectués sur une période de 24 heures;

- 1.1.3 Présenter une description qualitative de l'environnement sonore actuel aux points sensibles influencés par le projet qui entoure les deux lieux de dispositions finales (DMS et sablière) ainsi que les tronçons de circulation entre l'autoroute 30 et le site de la sablière pour la disposition.

## **2 Identification et évaluation des impacts**

### **2.1 Environnement sonore – Sites sensibles entourant les deux parcs nautiques de la marina**

- 2.1.1 Le promoteur devra présenter une évaluation des impacts sonores générés par la réalisation du projet aux sites sensibles, ou chacun des regroupements de ceux-ci, entourant les deux parcs nautiques de la marina. Pour y parvenir, le promoteur devra établir à partir d'études prédictives, les niveaux sonores d'évaluation ( $L_{Ar,1h}$ ,  $L_{Ar,3h}$  et  $L_{Ar,12h}$ ) projetés et indiquer les temps estimés (en heure et pourcentage) où les valeurs limites de la ligne directrice du MDDEP seront respectées et les temps où ils ne le seront pas (voir annexe 1). Pour la période de 19h-22h, les temps estimés devront être établis pour les limites des  $L_{Ar,1h}$  et  $L_{Ar,3h}$  de 45 et 55 dBA. Pour la période de 7h-19h, les temps estimés devront être établis pour une limite du  $L_{Ar,12h}$  de 55 dBA. Pour la période de 22h-7h, les temps estimés devront être établis pour les limites des  $L_{Ar,1h}$  de 45 dBA. Une cartographie des isophones des périodes de jour (7h -19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h) devra être présentée pour les secteurs sensibles entourant la marina.

- 2.1.2 Pour les périodes de jour (7h-19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h), le promoteur devra détailler le scénario (valeurs d'atténuation des dispositifs antibruit, niveaux de bruits à 15 m considérés pour les équipements (pelle hydraulique, barge et les deux chalands de chargement), distances minimales des équipements par rapport aux différents sites sensibles, ...) pour lequel les valeurs limites de la ligne directrice (annexe 1) seront respectées en tout temps.

### **2.2 Environnement sonore – Sites sensibles entourant le lieu de transbordement et d'essorage des sédiments**

- 2.2.1 Le promoteur devra présenter une évaluation des impacts sonores générés aux sites sensibles, ou chacun des regroupements de ceux-ci, par les activités prévues sur le site de transbordement et d'essorage des sédiments. Pour y parvenir, le promoteur devra établir à partir d'études prédictives, les niveaux sonores d'évaluation ( $L_{Ar,1h}$ ,  $L_{Ar,3h}$  et  $L_{Ar,12h}$ ) projetés et indiquer les temps estimés (en heure et pourcentage) où les valeurs limites de la ligne directrice du MDDEP seront respectées et les temps où ils ne le seront pas (voir annexe 1). Pour la période de 19h à 22h, les temps estimés devront être établis pour les limites des

$L_{Ar,1h}$  et  $L_{Ar,3h}$  de 45 et 55 dBA. Pour la période de 7h à 19h, les temps estimés devront être établis pour une limite du  $L_{Ar,12h}$  de 55 dBA. Pour la période de 22h à 7h, les temps estimés devront être établis pour les limites des  $L_{Ar,1h}$  de 45 dBA. Une cartographie des isophones des périodes de jour (7h -19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h) devra être présentée pour les secteurs sensibles entourant le site de transbordement et d'essorage des sédiments.

- 2.2.2 Pour les périodes de jour (7h -19h), de soir (19h-22h) et de nuit (22h-7h), le promoteur devra détailler le scénario (valeurs d'atténuation des dispositifs antibruit, niveaux de bruits à 15 m considérés pour les équipements (pelle hydraulique, barge et les deux chalands de chargement), distances minimales des équipements par rapport aux différents sites sensibles, ...) pour lequel les valeurs limites de la ligne directrice seront respectées en tout temps.

### **2.3 Environnement sonore – Sites sensibles entourant certains tronçons de circulation des camions**

- 2.3.1 Transmettre une évaluation des niveaux sonores continus ( $L_{Aeq,24h}$ ), ou de leurs augmentations, aux sites sensibles occasionnés par les activités de circulation générées par le projet sur les tronçons de circulation suivants :

- entre le site de transbordement et d'essorage des sédiments et l'autoroute 30;
- entre l'autoroute 30 et les sites de disposition.

- 2.3.2 Indiquer les mesures d'atténuations qui devraient être mises en place de façon à ce que les « Recommandations administratives du MDDEP concernant les nuisances sonores relatives au bruit routier » (annexe 2) soient respectées en tout temps;

### **2.4 Environnement sonore - Sites sensibles entourant les sites de disposition finale**

Transmettre une description qualitative de l'environnement sonore aux points sensibles influencés par le projet qui entoure les deux lieux de dispositions finales (DMS et sablière) suite à la réalisation du projet.

Nous compléterons l'analyse du présent dossier lorsque nous aurons obtenu les informations demandées par la présente. Ce sera à l'étape de « l'acceptabilité » environnementale du projet que notre analyse portera sur les impacts du projet ainsi que sa conformité à nos critères et que nous établirons nos exigences pour sa réalisation.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vital Gauvin', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Vital Gauvin, ing.  
DPQA

VG/gb