

RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION

**Autoroute 55 : doublement de
la chaussée entre Bromptonville
et l'intersection avec
le chemin de la Rivière**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion :
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447
Sans frais : 1 800 463-4732

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9
Téléphone : (514) 873-7790

Tous les documents recueillis au cours du mandat d'enquête et de médiation peuvent être consultés au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les textes de toutes les interventions sont également disponibles.

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.



Québec, le 28 octobre 1993

Monsieur Pierre Paradis
Ministre de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport d'enquête et de médiation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière.

Cette enquête et médiation s'est tenue du 30 août au 29 octobre 1993. Le mandat de la commission présidée par M^e Pierre Renaud, membre du Bureau, a conduit à une entente satisfaisante pour les requérants et le ministère des Transports, ceci en rapport principalement avec les aspects sonores du projet.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, mes plus sincères salutations.

Le président,



Bertrand Tétreault





Québec, le 26 octobre 1993

Monsieur Bertrand Tétreault
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

Monsieur le Président,

Au terme du mandat que vous m'avez confié, il m'est agréable de vous transmettre le rapport d'enquête et de médiation concernant le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière.

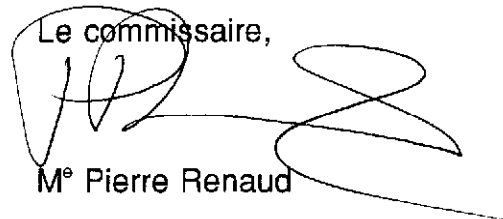
La médiation dans ce dossier a permis l'élaboration d'une entente à la satisfaction des parties, d'où nous pouvons conclure au succès complet de cette dernière. Les solutions ainsi acceptées par les parties améliorent l'acceptabilité sociale de ce projet, de la même façon qu'elles favorisent le maintien de la qualité de l'environnement.

Le présent rapport fait donc état de la problématique et des solutions intervenues entre les parties.

En terminant, je tiens à souligner ma reconnaissance pour la précieuse collaboration de M^{me} Jocelyne Beaudet secrétaire-analyste de la commission, ainsi que l'équipe de support composée de M^{me} Ginette De Laurière et M. Jacques Perreault.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le commissaire,



M^e Pierre Renaud



Table des matières

Liste des tableaux et figures	IX
Introduction	1
Chapitre 1 Le contexte du dossier	3
Le projet	3
Le milieu sonore	9
Le mandat et la commission	13
Le déroulement de la médiation	14
Phase informative	14
Phase de l'enquête et du consentement	14
Phase de la médiation	14
Chapitre 2 L'enquête : enjeux et problématique	17
La période d'information	17
Les demandes d'audience	19
La problématique selon les requérants	20
La problématique selon le promoteur	22
Le climat sonore	23

Chapitre 3 La médiation	27
L'analyse des solutions	27
Le 412, chemin de la Rivière	28
Le 327, chemin de la Rivière	29
L'entente entre les parties	30
Les autres résidences	30
Conclusion	33
Bibliographie	35
Annexe 1 Les demandes d'audience publique	37
Annexe 2 Le mandat et la constitution de la commission	47
Annexe 3 Les documents déposés	53
Annexe 4 La chronologie des faits saillants du dossier	59
Annexe 5 Les participants à la médiation	65
Annexe 6 Les propositions du ministère des Transports du Québec aux requérants	69
Annexe 7 Les lettres de retrait de demande d'audience publique et d'approbation des propositions du MTQ	81
Annexe 8 Les croquis d'aménagement d'emprise	87

Liste des tableaux et figures

Tableau 1	Relation entre le niveau sonore et le degré de perturbation	10
Figure 1	Localisation du projet	4
Figure 2	Plaine inondable et variantes de tracé	7
Figure 3	Milieu humain (utilisation du sol, zonage et climat sonore)	11

Introduction

La commission présente son rapport d'enquête et de médiation sur le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les travaux consistent à doubler la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière.

Le premier chapitre décrit brièvement le projet et présente la commission, le mandat et son déroulement. Le chapitre suivant porte sur les enjeux et la problématique du bruit en regard, d'abord, des requérants et du promoteur, puis du contexte général du climat sonore. Le troisième chapitre discute des solutions, de l'entente entre les parties, et des propositions d'écran végétal requis pour certaines sections de l'emprise de la route. Finalement, la commission présente ses conclusions.

Chapitre 1 **Le contexte du dossier**

Le projet

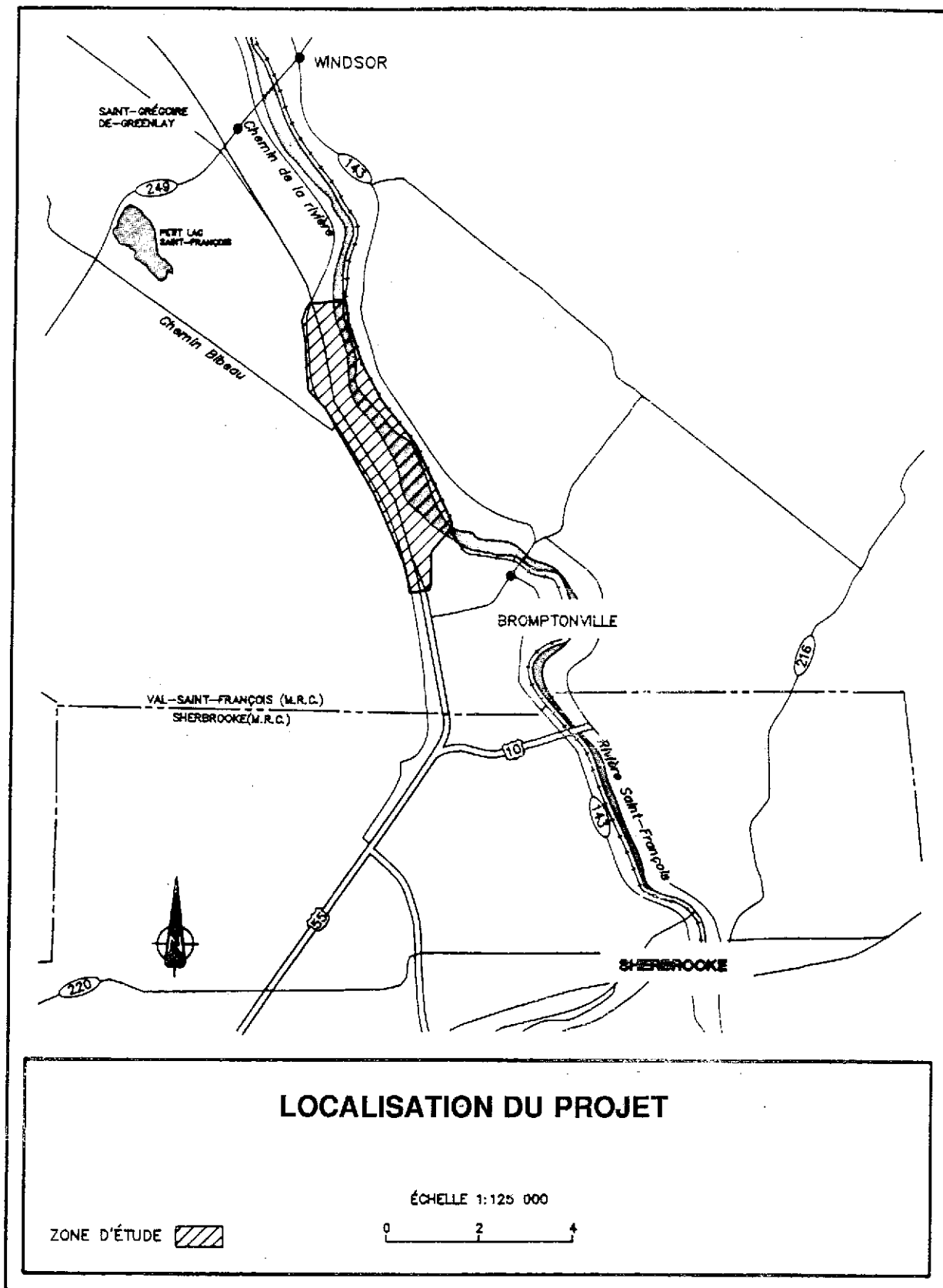
Le ministère des Transports du Québec, promoteur du projet, propose de procéder au doublement de la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et le chemin de la Rivière. La figure 1 illustre la localisation du projet.

Le projet initial prévoyait la construction d'une infrastructure à deux chaussées. Toutefois, une seule chaussée de l'autoroute fut construite puisque cette solution répondait aux besoins de l'époque. Depuis lors, la problématique ayant évolué, le MTQ désirerait consolider ce lien autoroutier et, par le fait même, améliorer le niveau de service et la sécurité d'utilisation de ce tronçon.

Cette voie routière traverserait principalement les territoires de la municipalité du Canton de Brompton et de la paroisse de Saint-François-Xavier-de-Brompton.

Les terrains nécessaires à la construction de cette deuxième chaussée appartiennent déjà au ministère des Transports. Toutefois, une partie du projet est assujettie à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, L.R.Q., c. Q-2 en vertu de l'article 31.1, et au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, R.R.Q., c. Q-2, r. 9 à cause de travaux nécessaires à l'intérieur des limites de la plaine inondable de la rivière Saint-François et, initialement, du besoin d'acquérir une nouvelle emprise pour la construction d'un poste de pesée. Depuis, ces derniers ne sont plus sous l'égide du MTQ, mais sous la responsabilité de la Société de

Figure 1 Localisation du projet



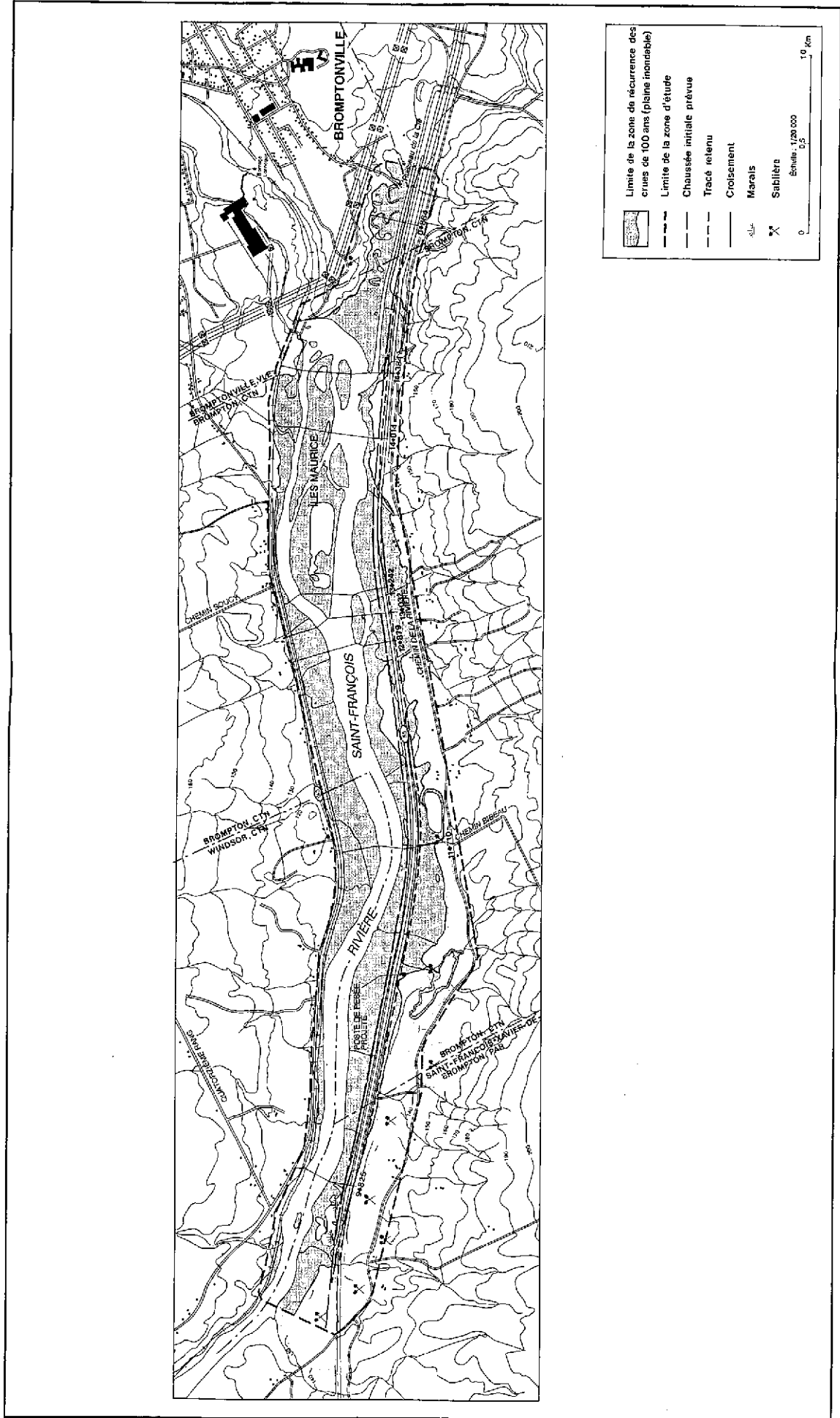
Source: Adapté de l'Étude d'impact, figure 1 page 4

l'assurance automobile du Québec (SAAQ) qui décidera ultérieurement de l'emplacement, s'il y a lieu, d'un tel poste (document déposé A-9). C'est la réalisation de ce tronçon de 6,2 kilomètres qui est examinée dans l'étude d'impact.

Afin de répondre à ses objectifs visant une plus grande capacité et une meilleure sécurité routière, le MTQ examine quatre variantes. D'abord, dans l'étude d'impact, il compare deux variantes de tracé. Une des variantes correspondrait au tracé original prévu lors de la construction de la première chaussée de l'autoroute 55. Ce tracé longerait la chaussée actuelle du côté est sur l'ensemble de son parcours. Toutefois, cette variante aurait deux impacts majeurs, soit un empiètement sur la plaine inondable de la rivière Saint-François sur 73,8 % du tracé et un remblais dans un marais en bordure de la rivière. Une deuxième option examinée et retenue (figure 2) aurait, dans sa section nord, son point d'origine à l'est de la chaussée actuelle; elle bifurquerait ensuite vers l'ouest de façon à éviter le marais, respectant ainsi une norme relative au zonage du schéma d'aménagement de la MRC du Val-Saint-François (lettre de M. Martin Lafleur, 11 août 1993, concernant les dispositions du schéma d'aménagement applicables au projet, annexe, article 1.2, page 135). Son tracé longerait par la suite le côté ouest de la chaussée actuelle. Par conséquent, cette variante se rapprocherait des riverains, mais éviterait le marais et minimiserait son empiètement sur les berges de la rivière. Dans le secteur sud, elle retraverserait la chaussée actuelle vers l'est pour aller rejoindre le doublement existant de la chaussée près de Bromptonville.

De plus, à la demande du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ), le MTQ a présenté, ultérieurement au dépôt de l'étude d'impact, la comparaison de deux variantes supplémentaires, soit le maintien de la chaussée unique actuelle avec une mise en place de voies de dépassement, et l'élargissement de la chaussée actuelle pour la transformer en une route à quatre voies contiguës. Le promoteur considère que ses objectifs d'assurer un meilleur écoulement de la circulation et d'augmenter le niveau de sécurité en éliminant la formation de pelotons et les dépassements dangereux seraient mieux desservis par un doublement de la chaussée. Il conclut que ces deux variantes ne procureraient que des gains relativement faibles sur le plan environnemental par rapport à la variante privilégiée.

Figure 2 Plaine inondable et variantes de tracé



Source: Adapté de l'étude d'impact, Résumé, Figure 2. Base cartographique, Service de la cartographie, MBR, 1992.

Le projet est situé en milieu rural. À l'intérieur de la zone concernée par l'enquête (figure 3), le réseau routier comprend principalement l'autoroute 55 et le chemin de la Rivière. Une trentaine de résidences ainsi que deux cimetières longent ce chemin. Entre l'autoroute 55 et le chemin de la Rivière, une dizaine de sablières y couvrent une superficie importante. Les municipalités concernées ont identifié dans leur plan d'urbanisme ce secteur comme des zones d'extraction et agro-forestières.

La variante retenue ne comporte, selon le promoteur, aucun impact majeur. Des mesures d'atténuation sont proposées pour tous les impacts touchant le milieu naturel, sauf pour le défrichement. Ce dernier sera toutefois limité au strict minimum.

Sur le plan humain, il y aurait dégradation de la qualité du paysage, son impact étant jugé «faible» à «moyen», et une perturbation de l'ambiance sonore pour quelques résidences.

Le milieu sonore

Dans l'étude d'impact, le milieu sonore a été évalué à partir de deux relevés effectués sur le chemin de la Rivière, soit au 237 le 22 octobre 1985 et au 255 le 5 août 1985 (figure 3, résidences R-13 et R-15). Le promoteur estime que le niveau sonore situé à une distance de 126 mètres du centre de la chaussée actuelle de l'autoroute s'élèverait à 55 dB(A)¹ sur une période de une heure (R-13); à une distance de 134 mètres du centre de cette même chaussée, ce niveau sonore serait de 54 dB(A) sur une période de trois heures (R-15). Le MTQ considère qu'à des fins d'évaluation et en tenant compte de la période nocturne, les niveaux sonores équivalents sur une base de 24 heures² seraient de 53 et 52 dB(A) (Étude d'impact, section 3.5, p. 33, 37).

C'est à partir de ces relevés qu'un modèle de simulation a permis de déterminer le niveau de bruit actuel pour chacune des résidences situées le long de l'autoroute 55. Le promoteur estime qu'«*en champ libre, l'erreur moyenne du modèle est de plus ou moins 2 dB(A)*» (Étude d'impact, section

-
1. Les décibels mesurés par un appareil muni d'un filtre de pondération des basses et hautes fréquences sont appelés décibels pondérés A et s'écrivent dB(A).
 2. La mesure Leq_{24} établit la moyenne des bruits enregistrés sur un point donné par période de 24 heures.

3.5.1, p. 37). Ce modèle tenait compte, entre autres, de la vitesse affichée de 100 km/h, du débit journalier moyen d'été (D.J.M.E.) établi à 8933 véhicules et du pourcentage total de camions, soit de 9,2%.

Dans ses études de pollution sonore pour les infrastructures routières existantes, le MTQ établit le degré de perturbation de sections homogènes à partir du tableau 1.

Tableau 1 Relation entre le niveau sonore et le degré de perturbation

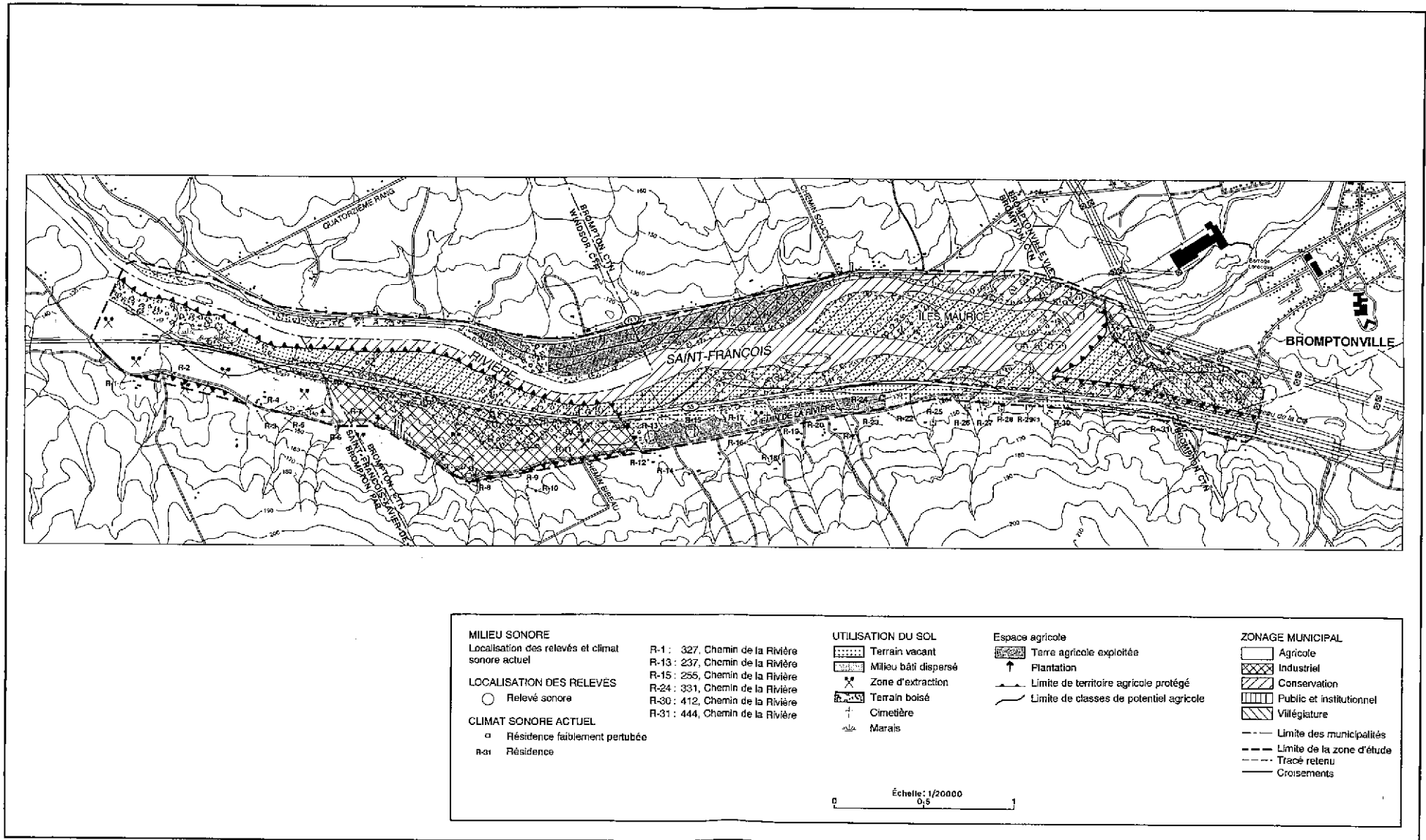
	Niveau de bruit en dB(A) Leq (24 h)	Degré de perturbation
	Bruit \geq 65 dB(A)	Fortement perturbé
60 dB(A) <	Bruit < 65 dB(A)	Moyennement perturbé
55 dB(A) <	Bruit \leq 60 dB(A)	Faiblement perturbé
	Bruit \leq 55 dB(A)	Acceptable

Source: adapté de l'étude d'impact, p. 37.

Le climat sonore est donc qualifié par zones de perturbation uniquement s'il est supérieur à 55 dB(A) sur une période de 24 heures. Pour le projet à l'étude, les résultats obtenus par simulation indiqueraient que, sur 30 résidences, 23 auraient un climat sonore acceptable et 7, un milieu sonore faiblement perturbé (Étude d'impact, section 3.5.2, p. 37 et 38).

Dans son évaluation des impacts du tracé retenu, le promoteur fait une évaluation des impacts associés à la perturbation projetée en l'an 2007 à partir de ses données de l'ambiance sonore, datant de 1985. Le MTQ considère que le climat sonore d'un riverain passerait «de faiblement à moyennement perturbé» et, pour quatre résidences, «d'acceptable à faiblement perturbé» (Étude d'impact, section 7.2.5, p. 82). Pour le promoteur, ces augmentations du niveau de bruit seraient faibles. Dès lors, il ne recommande aucune mesure d'atténuation (Étude d'impact, section 8.6, p. 88).

Figure 3 Milieu humain (utilisation du sol, zonage et climat sonore)



Source : Adapté de l'étude d'impact, figure 5 et 7. Base cartographique, Service de la cartographie, MER, 1992.

Dans l'étude complémentaire du MTQ d'octobre 1992, soumise à la demande du ministère de l'Environnement du Québec, le promoteur retient, pour son évaluation, un taux d'augmentation annuel de 2% du volume de circulation actuel, ce qui équivaldrait en 2007 à un débit journalier moyen de 13 310 véhicules. À partir des résultats de la simulation effectuée pour l'évaluation de variantes supplémentaires, le MTQ en arrive, pour le tracé retenu, aux mêmes conclusions que précédemment (Étude d'impact, Informations complémentaires demandées par le ministère de l'Environnement, octobre 1992, p. 21).

Le mandat et la commission

Le 23 février 1993, le ministre de l'Environnement demandait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) d'entreprendre la période d'information relativement au projet de doublement de la chaussée de l'autoroute 55, entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière.

Durant la période d'information, qui s'est déroulée du 15 mars au 29 avril 1993, deux demandes d'audience ont été acheminées au ministre de l'Environnement. Les motifs des requêtes portaient sur les impacts sonores du projet (annexe 1).

Le 21 juillet suivant, le ministre de l'Environnement donnait au BAPE un mandat d'enquête et de médiation en vertu de l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (annexe 2), débutant le 30 août 1993 avec remise du rapport au plus tard le 29 octobre 1993. La responsabilité en a été confiée par le président du Bureau à M^e Pierre Renaud, membre du Bureau. M^{me} Jocelyne Beaudet a agi à titre d'analyste et de secrétaire de commission. M^{me} Ginette De Launière a assisté ceux-ci à titre d'agent d'information et M. Jacques Perreault a assumé la fonction de technicien en information.

Le déroulement de la médiation

Phase informative

Dans le cadre de son mandat, la commission a rencontré séparément à Bromptonville, le 9 septembre 1993, le promoteur et les requérants. Au cours de ces deux réunions, la commission a présenté le BAPE et son fonctionnement, le mandat et l'équipe responsable, ainsi que la procédure à suivre dans le déroulement du dossier. La commission a également informé les requérants du maintien de leur demande à une audience publique.

Phase de l'enquête et du consentement

C'est à cette étape que la commission a fait enquête sur l'identification des enjeux et de la problématique du dossier. Elle a invité les parties à étoffer leur position et leur argumentation sur les éléments en litige. Elle s'est aussi assurée auprès des requérants que, malgré leur différend, ils ne remettaient pas en cause la justification du projet.

Quant au promoteur, la commission s'est engagée à ce qu'il comprenne bien la problématique des requérants et soit prêt à rechercher des solutions. Les parties étant réceptives, il y a eu consentement à la médiation.

Phase de la médiation

Cette troisième phase a permis à la commission de rechercher une entente avec les parties. Les rencontres individuelles du 9 septembre 1993 ont donné l'occasion de recevoir des suggestions soumises par les requérants, le promoteur et la commission. Cette dernière a en outre effectué avec le promoteur une visite de site afin d'examiner sur le terrain les suggestions abordées en réunion.

Le 27 septembre 1993, lors d'une réunion conjointe avec les requérants, le MTQ présentait à la commission l'ensemble des solutions analysées avec

leurs contraintes respectives. La réunion du 5 octobre, faite aussi conjointement, a porté sur la présentation des solutions retenues par le MTQ et l'entente intervenue entre les parties.

Toutes les réunions ont été prises en sténotypie et les transcriptions ainsi que tous les documents déposés devant la commission (annexe 3) ont été acheminés périodiquement aux deux centres de documentation permanents du BAPE, à Québec et à Montréal; l'ensemble du dossier pouvait aussi être consulté à la bibliothèque municipale de Bromptonville.

L'annexe 4 présente le détail du déroulement du dossier et l'annexe 5, la liste des participants à la médiation.

Chapitre 2 L'enquête : enjeux et problématique

Le présent chapitre s'attarde à retracer le contexte dans lequel trois requérants ont décidé de faire une demande d'audience. Par la suite, les problématiques de chacune des parties sont présentées. Enfin, la commission analyse les éléments qui justifient une intervention vers des solutions d'entente entre les parties.

La période d'information

Afin de favoriser l'accès et la consultation de l'étude d'impact par le public, le BAPE a ouvert des centres de consultation à l'hôtel de ville de Bromptonville et à celui de Windsor. L'ensemble des documents pouvait aussi être consulté aux bureaux permanents du BAPE à Québec et à Montréal ainsi que dans deux bibliothèques universitaires, soit celles de l'Université Laval à Québec et de l'Université du Québec à Montréal. Selon les responsables des centres, le dossier aurait été consulté abondamment à Windsor et à Bromptonville.

Pour renseigner la population de la tenue de cette période d'information, le BAPE a diffusé, comme pour les autres dossiers, un communiqué de presse par l'entremise de l'agence Telbec et par télécopieur à une vingtaine de médias locaux. Ce communiqué a aussi été expédié à six-cent-vingt-quatre personnes, groupes ou organismes susceptibles d'être intéressés par le projet.

Par ailleurs, ainsi que le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, le promoteur du projet a fait paraître des avis publics au cours des mois de mars et avril dans *Le Soleil*, *La Presse*, *La Tribune* et *L'Étincelle de Windsor*.

La revue de presse du Bureau, bien que non exhaustive, a relevé une douzaine d'articles parus principalement dans *La Tribune* et dans d'autres publications telles que *Le Journal Constructo*, *L'Étincelle de Windsor* et *The Record*. Le déroulement de la période d'information a également été couvert par la radio et la télévision de Sherbrooke.

Le BAPE a tenu une séance d'information le 6 avril 1993 à l'hôtel de Bromptonville. Cette séance a permis aux citoyens présents de s'informer sur le rôle du BAPE et sur leurs droits relativement au processus public d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Les représentants du MTQ ont été invités, lors de la période de questions, à répondre aux interrogations ponctuelles des citoyens sur le projet. Le MTQ a également présenté des acétates sur l'emplacement de la voie proposée par rapport aux maisons situées sur le chemin de la Rivière, en indiquant le numéro civique de chacun.

Les principales préoccupations exprimées par les interlocuteurs lors de cette rencontre d'information ont porté, entre autres, sur l'emplacement de la nouvelle voie et sa proximité aux propriétés du chemin de la Rivière, et ce, afin d'éviter la plaine inondable. L'impact sonore et les mesures proposées par le MTQ pour atténuer le bruit ont aussi été discutés.

À cette réunion d'information, les requérants ont reçu la confirmation que les niveaux sonores actuels et projetés avaient été réalisés à partir d'une simulation par ordinateur ayant comme données de base des relevés sur le chemin de la Rivière autres que devant leur résidence. Ils ont également été informés que le niveau de bruit en façade de leur maison était classé de « faiblement perturbé » et qu'avec le doublement de la chaussée, ce niveau serait à peine augmenté.

Les demandes d'audience

Selon les requérants, le bruit actuel est nettement au-dessus des évaluations présentées dans l'étude d'impact et dans le document complémentaire soumis au MENVIQ en octobre 1992. Ainsi, les requérants du 412, chemin de la Rivière, voulant s'assurer que des mesures d'atténuation seraient prises, ont fait parvenir une demande écrite au MTQ le 14 avril 1993 réclamant que soit faite une évaluation du bruit devant leur résidence (annexe 1). À la suite de cette lettre, une réunion fut organisée par le promoteur à ses bureaux, le 23 avril 1993.

À cette même date, le promoteur s'engageait par lettre à effectuer un nouveau relevé sonore d'une durée de 24 heures, en début d'été, en façade de la résidence sise au 412, chemin de la Rivière. Le MTQ s'obligeait aussi à réaliser un aménagement «sous forme d'écran végétal» (document déposé A-7).

À la suite de leur rencontre avec le MTQ, ces requérants ont décidé d'entreprendre eux-mêmes une évaluation du bruit devant leur résidence. Pour ce faire, ils ont été assistés par le groupe acoustique de l'Université de Sherbrooke. Cette étude a donné des résultats se situant entre 60 et 65 dB, alors que l'étude du promoteur indiquait 57,6 dB comme niveau sonore actuel (Étude d'impact, informations complémentaires, octobre 1992, tableau 7 (R-30), p. 23). Ils en ont conclu que «*l'étude du MTQ datant de 1985 devrait être considérée caduque et que des mesures d'atténuations particulières s'imposent pour améliorer les conditions spécifiques du milieu touché par le projet, puisque le doublement de la chaussée ne promet que la détérioration de la situation présente*» (requête du 412, chemin de la Rivière, 26 avril 1993, p. 3).

Quant au requérant du 327, chemin de la Rivière, il s'objecte aussi à ce que le promoteur ne prévoie pas prendre des mesures d'atténuation pour pallier les impacts sonores du projet. Or, ce requérant considère que toute augmentation de bruit nuirait à sa tranquillité et à celle de sa famille, considérant le bruit déjà suffisamment élevé en face de sa propriété. Ce citoyen demande donc qu'une analyse du climat sonore soit réalisée et «*que des solutions soient apportées pour contrer les effets négatifs du projet*» (requête du 327, chemin de la Rivière, 28 avril 1993).

Tel qu'il l'avait promis, le MTQ a effectué un relevé sonore sur une période de 24 heures le 14 juillet 1993 à la résidence sise au 412, chemin de la Rivière. Le niveau de bruit perçu a été établi à 63 dB(A), Leq₂₄. Au 327, chemin de la Rivière, le relevé sonore d'une durée de 3 heures, fait aussi le 14 juillet dernier, a démontré que le niveau de bruit Leq₂₄ serait de 58,9 dB(A). Le MTQ a cependant remarqué ici que cette partie du chemin de la Rivière est en gravier. Le bruit de la circulation de ce chemin pourrait donc contribuer à faire augmenter le niveau de bruit provenant de l'autoroute 55 de 4 à 6 dB(A). (lettre de M. Mario Cassetti à M. Pierre Pontbriand, 17 août 1993, document déposé, voir annexe 3).

La problématique selon les requérants

À la rencontre du 9 septembre 1993, les requérants ont présenté à la commission leurs attentes face au projet.

Les requérants du 412, chemin de la Rivière considèrent que, de par l'emplacement de leur maison, ils sont « *dans un amphithéâtre [...], c'est pour ça que le bruit est si dérangeant* » (transcription, 9 septembre 1993 en soirée, p. 28). Ils se disent satisfaits de l'étude du MTQ de juillet dernier (*ibid.*, p. 21). Toutefois, ils estiment que la seule garantie qu'ils ont, « *c'est que l'autoroute va encore générer plus de bruit à l'avenir* » (*ibid.*, p. 30).

Après avoir revu les différentes propositions discutées à la réunion du MTQ du 23 avril 1993, ces requérants en sont venus à la conclusion que la seule solution dans leur cas serait le déplacement de leur résidence sur un plateau à l'arrière de leur maison, là où « *il n'y a plus un bruit de chemin* » (*ibid.*, p. 29).

La commission a quand même tenu à revoir avec les requérants les solutions abordées par le MTQ. Elles comprenaient d'abord une plantation d'arbres dans l'emprise de la route appartenant au ministère des Transports. En réaction à cette proposition, un des requérants du 412, chemin de la Rivière a déposé à la commission un document (document déposé C-1). L'argumentation scientifique de cet article ferait la preuve, selon lui, que l'espace à l'intérieur de l'emprise de la 55 ne serait pas « *suffisant pour diminuer quoi que ce soit en niveau de bruit* » (*ibid.*, p. 24); cet écran n'aurait

qu'un effet psychologique comme il le leur avait d'ailleurs été présenté par le MTQ à la réunion du 23 avril 1993 (transcription, 9 septembre 1993 en soirée, p. 31).

La deuxième solution énoncée était l'aménagement d'un banc de terre dans l'emprise de l'autoroute. Et, finalement, de toutes les solutions examinées, il y aurait perte de vue sur la rivière.

Au cours de la discussion avec la commission, il a été établi que le requérant du 327, chemin de la Rivière n'avait pas rencontré préalablement les représentants du MTQ et qu'aucune proposition, à ce jour, ne lui avait été faite. Ce requérant remet en cause quelque peu l'exactitude des données recueillies en juillet dernier par le MTQ en façade de sa résidence, puisque « *la journée de l'étude, il n'y avait pas de camions sur la route* » (transcription, 9 septembre 1993 en soirée, p. 46). De plus, en face de chez lui, en raison du début du croisement, la chaussée actuelle serait rapprochée de sa résidence (*ibid.*, p. 47).

Pour ce requérant, l'exploitation privée de la sablière en face de sa résidence a produit, à cet endroit, un effondrement d'une partie de l'emprise de l'autoroute 55, rendant presque impossible tout aménagement anti-bruit. De plus, cette exploitation a créé une ouverture de vue complète de sa résidence sur l'autoroute.

À cet emplacement, une autre source de bruit proviendrait du viaduc de l'autoroute du côté nord de sa maison, bruit qui ne pourrait qu'être amplifié avec le doublement de l'autoroute (*ibid.*, p. 43). En soirée, le bruit serait plus marqué du côté sud de la maison, en raison de la pente de l'autoroute (environ 5%). L'impact proviendrait surtout des camions en accélération ou décélération (*ibid.*, p. 62).

Selon le requérant du 327, chemin de la Rivière, un aménagement possible serait d'égaliser le terrain en face de chez lui et de reboiser (transcription, 9 septembre 1993 en soirée, p. 42, 57).

Quant au problème causé par le bruit venant du viaduc, la commission s'est engagée à présenter au MTQ cette problématique et à lui demander d'examiner la possibilité d'ériger un écran acoustique sur le parapet du viaduc.

La commission tient à souligner que, d'après les requérants, il est impossible d'avoir une conversation téléphonique ou d'écouter la télévision le soir sans fermer les fenêtres. Ce qui leur rend difficile l'acceptation du jugement du MTQ voulant qu'en façade de leur résidence, ils soient « faiblement perturbés » (transcription, 9 septembre 1993 en soirée, p. 49 à 51).

La problématique selon le promoteur

Lors de la première rencontre avec le promoteur, la commission a tenu à faire préciser les raisons des écarts rencontrés entre les relevés de l'étude d'impact et ceux de juillet 1993. Pour le promoteur, les nouveaux relevés datant de 1993 reflètent l'augmentation de la circulation de l'autoroute 55. Ces relevés tiennent compte aussi de la circulation du chemin de la Rivière où, le 14 juillet, il y aurait eu beaucoup de circulation lourde. Ne faisant pas partie du projet, le chemin de la Rivière n'a pas été considéré dans l'étude d'impact. Les écarts rencontrés peuvent donc s'expliquer par le fait que les niveaux de bruit ont été « mesurés » et non pas « calculés » dans les relevés de juillet dernier (M. Mario Cassetti, transcription, 9 septembre 1993 en après-midi, p. 16).

Selon le MTQ, il serait difficile de dissocier ce bruit d'une circulation normale sur le chemin de la Rivière. Par contre, pour les relevés de 1985, le MTQ n'a pas de commentaires à l'effet qu'il y aurait eu une circulation lourde sur ce chemin.

Selon le promoteur, la problématique se situe à deux niveaux. D'abord, l'étude d'impact est basée sur une augmentation ou une diminution de bruit. L'augmentation ici serait de 2 dB, peu importe le point de départ, et c'est cette augmentation qui est qualifiée d'impact faible. Si le doublement ne se faisait pas, ce chiffre serait plus élevé. Cette assertion ne tient pas compte du niveau du bruit absolu et ignore les possibilités de situation inconfortable pour certains des riverains, puisque le point de départ du calcul de l'impact serait indépendant du projet (transcription, 9 septembre 1993 en après-midi, p. 34 à 38).

En second lieu, pour le promoteur, le requérant du 412, chemin de la Rivière aurait « *choisi d'aller habiter à cet endroit-là d'une façon assez récente* » (M. Pierre Lambert, transcription du 9 septembre 1993 en après-midi, p. 45), alors que, pour le 327, chemin de la Rivière, le propriétaire « *habitait là depuis longtemps* » (*ibid.*, p. 44). Dans ce cas-ci, c'est l'exploitation des bancs en façade de la maison du requérant qui aurait « *amené une dégradation au cours des années [...] de son environnement* » (*ibid.*, p. 45).

Toutefois, selon le promoteur, le projet aurait spécifiquement pour effet dans ce cas-ci de diminuer le bruit. En effet, la nouvelle chaussée étant plus basse et plus éloignée que la chaussée actuelle, cette dernière servirait d'écran à la première. La pente serait aussi plus faible, diminuant ainsi le bruit généré puisque « *plus de 2 pour cent de pente dénote une augmentation du bruit généré par les véhicules lourds* » (M. Pierre Lambert, transcription du 9 septembre 1993 en après-midi, p. 48).

Le bruit serait donc sensiblement diminué en raison de « *l'effet combiné de la pente, du fait que la nouvelle chaussée va être plus basse [et] qu'on éloigne la circulation* » (*ibid.*, p. 47). De plus, le fait de doubler la chaussée éliminerait les ralentissements dus à la circulation lourde qu'il est présentement impossible de dépasser (M. Mario Cassetti, *ibid.*, p. 49). Ce qui aurait un impact positif en amenant une vitesse de croisière continue pour les véhicules lourds, diminuant ainsi le bruit causé par les réductions de vitesse (M. Richard Charpentier, transcription du 9 septembre 1993 en après-midi, p. 110).

Le climat sonore

La commission a demandé aux municipalités si elles avaient réglementé le bruit sur leur territoire. La municipalité du Canton de Brompton ainsi que celle de Saint-François-Xavier-de-Brompton n'ont pas, à ce jour, adopté de règlement sur le contrôle du bruit (documents déposés B-1 et B-2).

Un des objectifs de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est de tenter de dissuader les constructeurs de proposer des plans de nouveaux développements résidentiels dans des endroits où les niveaux de bruit sont élevés (Société canadienne d'hypothèques et de logement, 1981, p. 1).

Elle recommande aussi ou exige lorsque les niveaux de bruit se situent entre 55 dB et 75 dB une insonorisation adéquate et « *un espace de loisir convenable à l'extérieur où le niveau du bruit est de 55 dB ou moins* » (*ibid.*, p. 2).

De plus, le *Code national du bâtiment du Canada* spécifie l'indice de 50 dB comme un minimum d'indice de transmission du son pour les nouveaux bâtiments, considérant à la fois la transmission des bruits extérieurs et celle du son entre logements. D'ailleurs, le Conseil national de recherches note que, pour les logements de qualité, de nombreux constructeurs préfèrent un indice de 55 (*Code national du bâtiment du Canada*, 1990, p. 403, art. A-9.11.1.1).

L'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), dont le Canada est membre, a entrepris, depuis les années soixante-dix, une recherche sur le bruit dû à la circulation urbaine dans le but d'établir une stratégie pour l'amélioration de l'environnement. Dans l'étude de 1991, l'OCDE présente les seuils de nuisances sonores qui s'établissent comme suit : un bruit extérieur compris entre 55 et 60 dB(A) provoque une gêne et des troubles du sommeil ; entre 60 et 65 dB(A), cette gêne augmente considérablement ; au-delà de 65 dB(A), des modifications du comportement se produisent, symptomatiques de graves dommages causés par le bruit (OCDE, 1991, p. 59).

En 1990, l'OCDE faisait un bilan des politiques de lutte contre le bruit, y voyant la nécessité de politiques véritablement renforcées et coordonnées, puisque peu de progrès semblait avoir été réalisé chez les États membres au cours des dernières années (OCDE, 1991, p. 52).

Le ministère de l'Environnement du Québec a produit en 1985 une politique de bruit communautaire qui se voulait avant tout incitative. Les limites d'acceptabilité de bruit varient selon que les sources sont fixes ou mobiles. Les limites suggérées du bruit extérieur pour les sources mobiles est aussi de 55 dB(A), Leq_{24} pour des zones de résidences unifamiliales (MENVIQ, mars 1985, p. 7). Le MTQ, sur la base d'études américaines, a aussi établi à 55 dB(A) la limite d'un niveau sonore acceptable (MTQ, 1986, p. 4).

Selon les relevés de juillet 1993, les niveaux mesurés de 63 dB(A), Leq_{24} au 412, chemin de la Rivière et de 58,9 dB(A), Leq_{24} au 327, sont, en soi, supérieurs à la norme de 55 dB(A) retenue par le MTQ et l'OCDE.

De plus, selon le MTQ, la deuxième chaussée «*est quand même source de bruit, presque aussi importante que celle qui est rapprochée*», et le doublement amènerait une réduction du bruit «*de l'ordre d'une fraction de 1 à 1 dB*» (M. Mario Cassetti, transcription du 9 septembre 1993 en après-midi, p. 107).

En fait, de l'aveu du promoteur, l'effet positif obtenu par le doublement de la chaussée est difficilement appréciable. Doubler la chaussée et créer une circulation continue réduisant le bruit causé par les réductions de vitesse, diminuer la pente et entraîner une diminution des pointes de bruit sont des éléments difficilement quantifiables lors de simulation :

C'est une dynamique qui est difficile à calculer parce qu'on ne peut pas être certain de toutes les données. On peut avoir une idée de ce que ça pourrait représenter comme diminution, mais on ne peut pas le fixer comme tel avec une valeur.

(M. Mario Cassetti, transcription du 9 septembre 1993 en après-midi, p. 111-112)

Chapitre 3 **La médiation**

Au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la médiation consiste en un mode amiable de règlement des litiges dans lequel un tiers, un commissaire du BAPE agissant à titre de médiateur et n'ayant pas le pouvoir ni la mission d'imposer une décision, amène les parties à élaborer une formule d'entente à leur différend.

Le médiateur participe avec les parties à la recherche et à l'identification des points de convergence et de divergence afin de parvenir à élaborer des solutions possibles. Ainsi, les discussions entre les parties, généralement les requérants d'une audience publique et le promoteur, se font toujours en présence du médiateur.

La médiation n'est pas un substitut à l'audience publique. Elle est plutôt un outil adapté à des situations spécifiques et n'est possible que s'il y a accord des participants sur la justification du projet et sur sa réalisation éventuelle. Elle permet de bonifier un projet tout en respectant les attentes et les contraintes des parties impliquées.

L'analyse des solutions

L'analyse des solutions a été entreprise lors de la deuxième rencontre de la commission avec les requérants et le promoteur, le 27 septembre 1993. Cette rencontre a permis au promoteur d'exposer aux requérants l'analyse de diverses propositions d'entente mises de l'avant lors des rencontres du 9 septembre.

Le 412, chemin de la Rivière

Le MTQ a expliqué à la commission et aux requérants qu'il serait possible de construire un mur acoustique dans l'emprise de l'autoroute sous deux formes différentes.

La première forme, un mur en béton ou en acier, ancré au sol, d'une hauteur de 9 mètres et d'une longueur de 400 mètres, coûterait environ 1 080 000\$. La deuxième forme aurait une base en terre (remblai) avec érection d'un mur vertical en béton ou en acier pour un coût approximatif de 650 000\$. Il faudrait, de plus, prévoir un drainage fermé et respecter, entre autres, les normes pour le dégagement de la neige. La vue sur la rivière serait par le fait même bloquée. Le MTQ a précisé que les coûts pour résoudre le problème d'une seule résidence étaient trop élevés (transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 9 à 13).

En outre, pour atteindre un niveau égal ou inférieur à 55 dB, il faudrait une structure atteignant les 11 mètres. Les simulations ont été faites jusqu'à 9 mètres parce qu'à cette hauteur, il y avait une réduction théorique de 8 dB (M. Mario Cassetti, transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 26).

Un banc de terre a aussi été proposé. La largeur de l'emprise n'en permet toutefois pas la réalisation car il faut :

[...] penser à des pentes de stabilité de talus qui sont d'environ deux dans un. Bon, il faut garder un dégagement d'environ quatre mètres cinq en arrière de la bordure par rapport à l'accotement de l'autoroute pour pouvoir accumuler la neige, l'hiver. On veut également donner une certaine visibilité à l'autoroute de façon à pouvoir rendre sécuritaire la circulation.

(M. Pierre Robitaille, transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 12)

D'emblée, les requérants du 412, chemin de la Rivière ont été d'accord avec les propos du MTQ. Ils ont aussi indiqué qu'à la suite de la demande de la commission, ils avaient procédé à l'évaluation des coûts pour le déménagement de leur maison. Le coût approximatif de 60 000\$ comprendrait un déménagement de maison avec construction d'un sous-sol. À cette somme il faudrait ajouter au moins les coûts d'un puits creusé, d'un chemin d'accès et le déplacement d'utilités publiques (transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 15-16, 31).

La résidence serait déplacée à environ 350 mètres de l'emplacement actuel de leur maison, sur un plateau vers l'arrière de leur terrain. Les requérants confirment que le bruit de l'autoroute est pratiquement inexistant à cet endroit. Selon l'expert du MTQ, le plateau ferait office d'écran (M. Mario Cassetti, transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 17).

Pour le MTQ, il ne semblerait pas exister d'autres variantes à moindres coûts ou qui assureraient un climat sonore selon les normes acceptables. Le MTQ a tenu toutefois à expliquer que cette solution n'était pas «dans les us et coutumes» du ministère et qu'il devra y avoir consensus auprès des autorités (M. Michel Labrie, transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 28).

Le 327, chemin de la Rivière

Pour résoudre le problème de bruit nocturne à cet emplacement, un mur sur le parapet du viaduc actuel a été proposé à la réunion du 9 septembre. D'après les calculs du MTQ, il faudrait un écran de 4 mètres de haut. Le promoteur a alors expliqué à la commission qu'il serait à déconseiller de construire un tel mur, considérant les forces du vent et la capacité d'accueil de la structure, les problèmes de sécurité engendrés par l'effet tunnel créé, la problématique de déneigement, sans oublier les coûts d'un tel ouvrage (transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 37-38).

Quant au problème de bruit en façade de cette résidence, le MTQ serait prêt à acquérir le terrain devant cette propriété afin d'ériger un talus en terre (M. Pierre Robitaille, transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 38). Il resterait à calculer la longueur du talus et la cote d'élévation optimale (possiblement 149) pour ramener le climat sonore à un niveau acceptable de 55 dB(A) (M. Mario Cassetti, transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 49-50). Ce talus en pente douce serait recouvert de gazon, de graminées, d'arbres et d'arbustes mariés aux essences existant présentement (M. Daniel Trottier, transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 75).

L'entente entre les parties

Le 4 octobre 1993, le MTQ mettait de l'avant les propositions discutées et acceptées à la rencontre du 27 septembre dernier (annexe 6).

Le 5 octobre 1993, lors de la troisième rencontre de la commission, le MTQ a expliqué plus en détail ses propositions aux requérants. Un document sur l'évaluation du climat sonore actuel et projeté du 327, chemin de la Rivière a été présenté ainsi qu'un plan de proposition d'écran anti-bruit (annexe 6).

Dans sa proposition d'entente, le MTQ est disposé à défrayer les coûts de déplacement de la résidence et de la grange du 412, chemin de la Rivière et de construire un remblai à la cote d'élévation minimale de 149 mètres longeant la limite ouest du terrain à acquérir en face du 327, chemin de la Rivière (voir le texte intégral de l'entente à l'annexe 6).

Les requérants ont alors acquiescé à cette formule d'entente du MTQ. Ils ont par la suite signé une lettre adressée au ministre de l'Environnement retirant leur demande d'audience publique (annexe 7). La commission a fait parvenir ces lettres au ministre de l'Environnement le 6 octobre suivant.

Les autres résidences

À la suite de la visite de site faite le 9 septembre 1993 et des relevés d'arpentage effectués par le MTQ (document déposé A-3), la commission a pu s'entendre avec le promoteur sur le fait que les deux propriétés sises au 255 et au 231, chemin de la Rivière (figure 3 : R-15 et R-24) seraient très rapprochées de la future chaussée.

L'étude d'impact prévoyait un impact visuel pour les riverains situés dans cette zone ouverte. Pour atténuer cet impact, un écran visuel avait été proposé (Étude d'impact, p. 87). Même si les occupants de ces résidences n'ont pas déposé de demande d'audience, la commission tenait à ce que le MTQ trouve une solution spécifique à cette situation. Le MTQ, sur la base du principe que ces occupants «sont situés trop proche» de la nouvelle chaussée, s'est dit prêt à réaliser un aménagement paysager seulement, à la limite ouest de l'emprise, comme mesure d'atténuation à l'impact visuel créé

(transcription, 27 septembre 1993 en soirée, p. 105, 107). À la rencontre du 5 octobre, le promoteur déposait des croquis d'aménagement de l'emprise à cet effet (voir annexe 8).

Le MTQ, après la rencontre du 23 août 1993, s'était aussi engagé par lettre avec le citoyen du 444, chemin de la Rivière à «réaliser un aménagement sous forme d'écran végétal qui aura pour but d'améliorer à long terme le confort [...] en cachant les percées visuelles sur l'autoroute 55» (document déposé A-8). Cette proposition a d'ailleurs satisfait le propriétaire qui, en l'occurrence, n'a pas fait de demande d'audience (M. Pierre Lambert, transcription du 9 septembre 1993 en après-midi, p. 41-42).

Lors de la visite de site, il a été possible de constater que la forte pente en bordure de la route ne permettrait pas un tel aménagement dans l'emprise du MTQ, mais qu'il y aurait lieu de procéder directement sur la propriété du 444, chemin de la Rivière. La commission est d'avis que le promoteur a l'obligation de donner suite à la réalisation de cet écran de végétation, même s'il devait faire l'acquisition d'une parcelle de terrain hors de l'emprise.

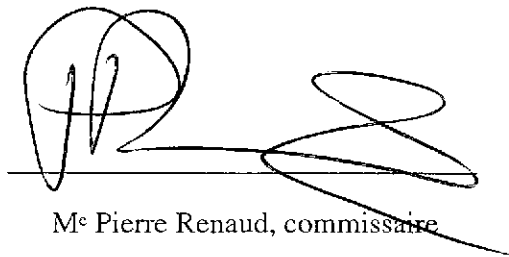
Conclusion

La commission tient à souligner l'ouverture d'esprit ainsi que la maturité des parties au processus de médiation. Ces qualités ont permis l'éclosion de solutions adaptées à la réalité individuelle de chacun.

En ce qui concerne les deux requérants, l'entente intervenue leur a permis de retirer leur demande d'audience publique auprès du ministre de l'Environnement. De plus, la commission a obtenu un engagement du MTQ pour deux autres résidences afin qu'un écran visuel (aménagement paysager) puisse être réalisé entre leur cour arrière et la future chaussée. Elle a également réitéré à ce dernier l'engagement de procéder à une plantation d'arbres pour le 444, chemin de la Rivière.

La commission est d'avis que la médiation a amené les parties à trouver des solutions à leurs différends. Ces solutions améliorent, à notre avis, l'acceptabilité sociale du projet de la même façon qu'elles favorisent le maintien de la qualité de l'environnement.

FAIT À QUÉBEC,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

M^c Pierre Renaud, commissaire

avec la collaboration de
M^{me} Jocelyne Beaudet, analyste

Bibliographie

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, *Prolongement de l'autoroute 73 vers Stoneham*, rapport d'enquête et d'audience publique n° 28, 1988, 69 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, *Projet de réaménagement du chemin de la Montagne dans la ville de Hull*, rapport d'enquête et d'audience publique n° 23, 1987, 150 pages.

CONSEIL NATIONAL DE RECHERCHES DU CANADA et COMITÉ ASSOCIÉ DU CODE NATIONAL DU BÂTIMENT, *Code national du bâtiment du Canada*, 1990.

MIGNERON, JEAN-GABRIEL, *Acoustique urbaine*, Les Presses de l'Université Laval, Québec, 1980, 427 pages.

PARÉ, GILLES, *Le réseau routier – aménagement et urbanisme*, ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1991, 86 pages.

LÉTOURNEAU, JEAN-PIERRE, *La prévention du bruit par l'aménagement du territoire*, ministère de l'Environnement, Direction de l'assainissement de l'air, mars 1985, 52 pages.

LÉTOURNEAU, JEAN-PIERRE, *Problématique du bruit communautaire et élaboration d'une politique québécoise*, ministère de l'Environnement du Québec, Direction de l'assainissement de l'air, février 1985, 40 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service de l'environnement, *Route 112-116 – Échangeur Edna-Maricourt – Longueuil – Saint-Hubert*, Étude complémentaire d'impact sonore, mars 1993, 11 pages + annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service de l'environnement, *Étude de pollution sonore pour des infrastructures routières existantes*, avril 1989, 26 pages + annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service de l'environnement, *Urbanisation de la route 173 à Saint-Georges*, Étude sonore, février 1988, 13 pages + annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service de l'environnement, *L'autoroute 19, de l'autoroute 440 au boulevard Dagenais. Rapport final*, mai 1986, 56 pages + annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service de l'environnement, *Route 116, Princeville-Plessisville. Analyse des éléments présentés dans une pétition à l'appui d'une demande d'audience publique et dont M. et M^{me} Trépanier seraient les initiateurs*, février 1986, 10 pages.

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO, Quality and Standards Division Environmental Office, *Environmental Office Manual – Technical Areas – Noise*, mai 1992, 100 pages.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, *Lutter contre le bruit dans les années 90*, Paris, 1991, 137 pages.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, *Contre le bruit – renforcer les politiques de lutte contre le bruit*, Paris, 1986, 153 pages.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, *Le bruit dû à la circulation urbaine – une stratégie pour l'amélioration de l'environnement*, rapport établi par le Groupe consultatif sur la recherche en matière de transport, Paris, 1971, 178 pages.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT, *Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation*, Ottawa, 1981, 121 pages.

U.S. DEPARTEMENT OF TRANSPORTATION, *Sound Procedures for Measuring Highway Noise: Final Report*, août 1981, 105 pages.

Annexe 1

**Les demandes d'audience
publique**

Le 26 avril 1993

Monsieur Pierre Paradis
3900, rue Marley, 6 étage,
Sainte-Foy (Québec),
G1X 4E4

Objet: Demande d'audience publique
Autoroute 55 : Doublement de la
chaussée entre Bromptonville et
l'intersection avec le chemin de
La Rivière.

Monsieur,

Après avoir consulté les documents et assisté à la soirée d'informations organisée par le BAPE, à l'Hotel de ville de Bromptonville, le 6 avril 1993, nous avons exposé nos craintes, à savoir, que le niveau sonore était et ce à l'heure actuelle, nettement au-dessus des évaluations présentées par le MTQ et qu'avec le dédoublement de l'autoroute, on assistera à une augmentation du niveau de bruit pour les années à venir (tel qu'indiqué dans les documents). A cette soirée, la seule information que nous avons reçu était, qu'à notre résidence, le niveau de bruit est classé faiblement perturbé et qu'avec l'ajout de la deuxième voie, le niveau sera à peine augmenté.

Ce qu'on nous a apporté comme précision, c'est que l'étude avait été faite à deux endroits sur le chemin de la Rivière et qu'une simulation par ordinateur avait donné les résultats indiqués dans le document. Etant donné que ces réponses n'étaient pas satisfaisantes, et que nous voulions être assuré que des mesures d'atténuation seraient prises, nous avons fait parvenir une demande par écrit à M. Pierre Pontbriand du MTQ, comme il nous l'avait suggéré, pour évaluer le niveau sonore à notre résidence (voir lettre en annexe).

En réponse à notre lettre, nous avons rencontré Monsieur Pontbriand, accompagné de l'expert en

acoustique qui a fait l'évaluation ainsi que M. Pierre Lambert et autres, le 23 Avril 1993 au bureau du MTQ chemin St-Joseph. L'expert en acoustique, a confirmé que l'échantillonnage du niveau sonore date de 1985, et a été reconduit sur une période de 4 heures d'écoute au total pour l'évaluation avec la méthode informatique (STAMINA) et qui de plus, ne comprenait pas notre propriété sise au 412 Chemin de la Rivière.

A cette même rencontre les représentants ont mentionné que des sommes d'argent pourraient être dépensées à l'intérieur des emprises actuels pour atténuer le bruit mais, avec de faibles résultats et ce, à long terme (manque d'épaisseur du couvert végétal) les murs anéchoïques sont des solutions très dispendieuses, nous le convenons.

A notre avis, aucune solution concrète n'a été avancée.

Lundi, 26 Avril 1993, nous avons reçu par la poste une lettre de M. Michel Labrie, directeur régional, qui nous informait des mesures qui seraient prises. A savoir que les représentants du MTQ s'engagent à effectuer, dès le début de l'été, un nouveau relevé sonore d'une durée de 24 heures, en façade de notre résidence et de nous faire parvenir les résultats avant la fin du mois de juillet 1993 (ce qui nous mènerait trop tard pour faire une demande d'audience publique).

Le MTQ s'engage aussi, à réaliser un aménagement sous forme d'écran végétal qui aura pour but d'améliorer à long terme le confort de notre résidence.

De l'avis des experts consultés, nous apprenons qu'un couvert végétal est efficace, à soixante mètres d'épaisseur. Ce qui est impossible.

Suite à la rencontre du 26 avril 1993, nous avons décidé de procéder à une évaluation personnelle, avec assistance professionnelle du groupe acoustique de l'Université de Sherbrooke. Une évaluation, pour s'assurer de ne pas faire une demande capricieuse mais raisonnable, humaine et bien fondée.

En voici les résultats :

Instrument : sonomètre Realistic (Radio Shack)
échantillonnage : samedi 24/04/93
périodes : 9:00 à 10:00 , 13:00 à 14:00, 18:00 à
18:30 heures
température : fraîche, temps clair et ensoleillé
résultats: voitures 65dB,
 camions 74 à 86dB
fréquence: 2 automobiles/minute
 .5 camion/minute

instrument : Precision Integrating Sound Level Meter
type 2218

(Brüel & Kjaer)

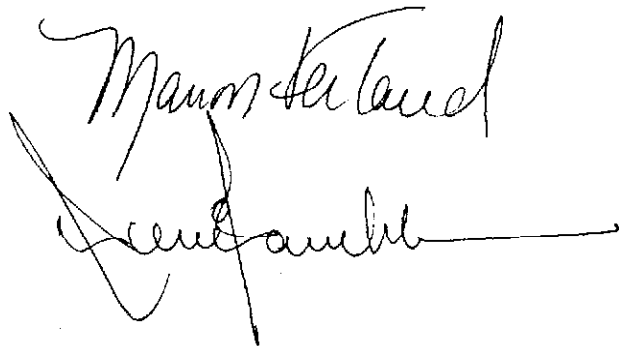
échantillonnage : lundi 26/04/93
température : fraîche,
périodes et résultats:(moyenne intégrée)
17:45 à 18:45 64,9dB
18:45 à 19:45 63,0dB
19:45 à 20:45 63,9dB
20:45 à 21:45 63,3dB
21:45 à 22:45 61,9dB

Nous constatons que l'étude du MTQ datant de 1985 devrait être considérée caduque et que des mesures d'atténuations particulières s'imposent pour améliorer les conditions spécifiques du milieu touché par le projet, puisque le dédoublement de la chaussée ne promet que la détérioration de la situation présente.

Nous déplorons, comme bien d'autres citoyens du chemin de la Rivière, que lors des premiers travaux sur la route 55, l'absence de considération pour l'environnement a fait des torts considérables à la faune, la flore et le milieu de vie des gens.

L'absence de garantie de faire partie un jour, de la norme (inférieur à 55dB), nous amène à faire une demande d'audience publique, car nous croyons que toutes les solutions n'ont pas été envisagées.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le ministre,
l'expression de nos sentiments les meilleurs

The image shows two handwritten signatures in black ink. The top signature is 'Manon Ferland' and the bottom signature is 'Denis Lambert'. Both are written in a cursive, flowing style.

Manon Ferland
Denis Lambert
412 chemin de La Rivière
Bromptonville, Québec
JOB 1HO

C.C.: MM. Pierre Pontbriand
Pierre Lambert
Jocelyne Beaudet (BAPE)

Bromptonville, 14 Avril 1993

M. Pierre Pontbriand
Service de l'environnement
M.T.Q.
35 Port Royal est
Montréal
H3L 3T1

M. Pierre Pontbriand,

Suite à la consultation des documents du BAPE, aux informations recueillies à la soirée du 6 Avril 1993 à l'Hotel de ville de Brompton et, une conversation téléphonique avec Madame Ginette De Launière (BAPE), nous demandons une étude réelle du niveau sonore (non estimative par ordinateur) à la résidence aise au 412 Chemin de La Rivière.

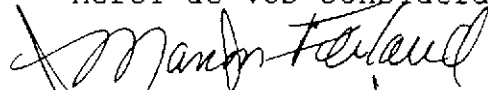
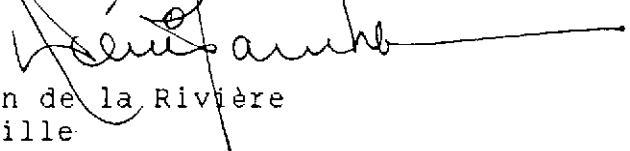
Nous croyons que vos estimations du niveau sonore (faiblement perturbée) ne reflètent pas la réalité présente et future dans notre cas (configuration de terrain ou autres).

Des mesures d'atténuation sont prises quant aux côtés, physique, écologique (la faune et la flore). Nous croyons que la qualité de vie des humains est aussi à considérer, pourtant, on y trouve aucune mesure d'atténuation pour ce cas-là.

Etant nouveaux propriétaires depuis peu (1er septembre 1992), nous désirons des garanties de votre part, si le bruit s'avère au-dessus des valeurs estimées.

Nous attendons une réponse de votre part, d'ici le 26 Avril 1993, sans quoi, nous placerons une demande d'audience publique.

Merci de vos considérations

412 Chemin de la Rivière
Bromptonville
JOB 1H0

St-François-Xavier de Brompton, le 28 avril 1993

Monsieur Pierre Paradis, m.a.n.
Ministre de l'Environnement
3900 rue Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

93 04 8 0

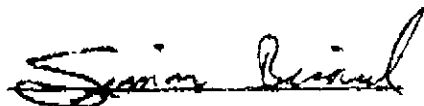
Monsieur le Ministre,

Je désire, par le présente, faire une demande d'audience publique relativement au projet de doublement de l'autoroute 55, entre Bromptonville et le Chemin de la Rivière situé dans la municipalité de St-François-Xavier de Brompton.

Le motif de ma demande se situe au fait que le Ministère des Transports, dans son rapport présenté le 6 avril 1993 à Bromptonville, mentionne qu'il n'entend prendre aucune mesure d'atténuation pour palier à l'augmentation du bruit que ce projet peut comporter.

Hors, en face de ma propriété, le bruit étant déjà suffisamment fort, je considère que toute augmentation nuirait à notre tranquillité, ma famille et moi. Je demande donc que l'on puisse faire une analyse sur la sonorité à cet endroit et que des solutions soient apportées pour contrer les effets négatifs du projet.

Je demeure à votre disposition et vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Simon Rivard
327, Chemin de la Rivière
St-François-Xavier de Brompton (Qc)
JOB 2V0

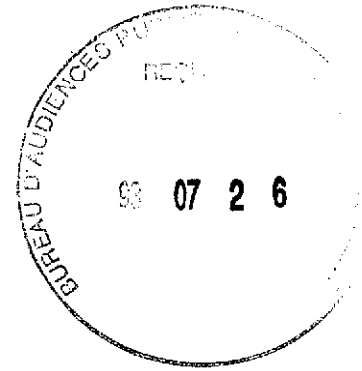
cc: Carmen C. Juneau, députée de Johnson
MT - Bureau régional de Sherbrooke
MT - Service Environnement Montréal

Annexe 2

Le mandat et la constitution de la commission

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 21 juillet 1993




Monsieur Bertrand Tétreault
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
QUÉBEC (Québec)
G1R 2G5

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q. c. Q-2), je confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et de médiation environnementale dans le cadre du projet de doublement de la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière, et ce, à compter du 30 août 1993.

Je demande que le BAPE me fasse parvenir son rapport au plus tard le 29 octobre 1993.

Veillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



PIERRE PARADIS

- c.c. - Mme Madeleine Bélanger, députée de Magantic-Compton
- Mme Monique Gagnon-Tremblay, députée de Saint-François
- M. Robert Benoit, député de Orford
- M. André J. Hamel, député de Sherbrooke
- M. Yvon Vallières, député de Richmond

3900, rue de Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4
Téléphone : (418) 643-8259
Télécopieur : (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9
Téléphone : (514) 873-8374
Télécopieur : (514) 873-2413





Québec, le 5 août 1993

Monsieur Pierre Renaud
Membre additionnel
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

Monsieur,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquêter et de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de doublement de la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière et ce, à compter du 30 août 1993.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de ce mandat d'enquête et de médiation. Je précise que le BAPE doit faire parvenir son rapport au Ministre au plus tard le 29 octobre 1993.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault

c.c. M. Alain Pépin



Annexe 3

Les documents déposés

Les documents déposés

Le dossier initial

Avis de projet (13 novembre 1986).

Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement (23 avril 1987).

Projet autoroute 55 : doublement de la chaussée entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière - Étude d'impact sur l'environnement (décembre 1988).

Projet autoroute 55 : doublement de la chaussée entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière - Étude d'impact sur l'environnement, résumé (décembre 1988).

Avis du ministère de l'Environnement sur la recevabilité de l'étude d'impact du ministère des Transports du Québec (décembre 1992).

- a) Questions relatives au projet d'autoroute 55 entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière (20 mars 1989).
- b) Réponses aux questions du MENVIQ (6 juillet 1989).
- c) Étude de cas dans le cadre de la préparation d'un avis de recevabilité pour le projet d'autoroute 55, tronçon Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière (24 novembre 1989).
- d) Lettre de demande de rencontre de la part du MTQ en réponse au document du 24 novembre 1989 (14 février 1990).
- e) Demande de M. Yvan Demers, sous-ministre adjoint au ministère des Transports du Québec pour que la recevabilité de l'étude d'impact soit reconsidérée (5 mars 1991).

- f) Demande de M. Yvon Vallières, sous-ministre adjoint au MTQ, de la position du MENVIQ relativement à la construction de la deuxième chaussée d'autoroute entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière, région de l'Estrie (18 juillet 1991).
- g) Autoroute 55 : doublement de la chaussée entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière. Demande d'informations complémentaires du MENVIQ (19 juin 1992).
- h) Projet autoroute 55 : doublement de la chaussée entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière - Étude d'impact sur l'environnement, informations complémentaires (28 octobre 1992).

Avis de la municipalité régionale de comté (MRC) du Val-Saint-François relativement à son schéma d'aménagement (1^{er} août 1993).

Lettre concernant l'extrait du procès-verbal de la séance du Conseil de la municipalité régionale de comté du Val-Saint-François tenue le 21 avril 1993 (7 mai 1993).

Lettre de M. Martin Lafleur, secrétaire-trésorier de la MRC du Val-Saint-François concernant les dispositions du schéma d'aménagement applicables au projet (11 août 1993).

Lettre de M. Michel Labrie, directeur, Direction territoriale de l'Estrie, MTQ, relativement au relevé sonore effectué au 412, chemin de la Rivière, Bromptonville (août 1993).

Lettre de M. Mario Casseti, ingénieur, MTQ, relativement au relevé sonore effectué au 327, chemin de la Rivière, Bromptonville (17 août 1993).

Les documents déposés en médiation par le promoteur

- A-1 Ministère des Transports du Québec (MTQ), autoroute 55, double voie. TL-87-12005. Tracé de la route existante et de la variante retenue.
- A-2 MTQ, autoroute 55, Bromptonville. Ligne "C" J 141 2306043. Sections 9+040 à 10+920 V3244, (26 août 1993). Plan des sections transversales.
- A-3 MTQ, autoroute 55. Sections en travers, relevés sur le terrain le 8 septembre 1993 pour les numéros civiques 255, 327, 331, 412 et 444, chemin de la Rivière à Bromptonville.
- A-4 MTQ, évaluation de la problématique du bruit concernant la résidence située au 327, chemin de la Rivière, Bromptonville (14 septembre 1993).
- A-5 MTQ, Plan de coupe transversale.
- A-6 MTQ, Plan de topographie, document de travail. Version finale présentée à la réunion de la commission le 5 octobre 1993.
- A-7 Lettre de M. Michel Labrie, directeur régional à M. Denis Lambert (23 avril 1993).
- A-8 Lettre de M. Michel Labrie à M. Jean-Noël Boissé (23 avril 1993).
- A-9 Lettre de M. Michel Labrie, directeur territorial à M^e Pierre Renaud. Mise à jour au sujet du poste de contrôle routier (28 septembre 1993).
- A-10 Lettre de M. Michel Labrie, directeur territorial à M^e Pierre Renaud. Propositions du MTQ aux requérants (4 octobre 1993).
- A-11 Évaluation du climat sonore actuel et projeté de la résidence sise au 327, chemin de la Rivière à Bromptonville par M. Mario Casseti, division du contrôle de la pollution et recherche, Service de l'environnement, MTQ (octobre 1993).
- A-12 Propositions d'aménagement d'un écran visuel le long de l'autoroute 55, Service des projets Est, division des plans et devis, MTQ (1^{er} octobre 1993).

Les documents déposés en médiation par les organismes publics

- B-1 Municipalité du Canton de Brompton, document sur le zonage existant en rapport avec le projet de doublement de la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et le chemin de la Rivière.
- B-2 Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton, document sur le zonage existant en rapport avec le projet de doublement de la chaussée de l'autoroute 55 entre Bromptonville et le chemin de la Rivière.

Les documents déposés en médiation par les requérants

- C-1 G.A. Parry, J.R. Pyke et C. Robinson, *The Excess Attenuation of Environmental Noise Sources Through a Densely Planted Forest*, Proceedings of the Institute of Acoustics, vol. 15, partie 3, page 1057 à 1065, 1993.

Annexe 4

La chronologie des faits saisissants du dossier

La chronologie des faits saillants

13 novembre 1986	Avis de projet du MTQ à la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ.
23 avril 1987	Émission de la directive ministérielle.
20 janvier 1989	Dépôt de l'étude d'impact.
7 juillet 1989 et 23 octobre 1992	Dépôt des réponses aux questions supplémentaires du MENVIQ.
décembre 1992	Avis au ministre de l'Environnement sur la recevabilité de l'étude d'impact.
23 février 1993	Lettre du ministre de l'Environnement confiant au BAPE le mandat de préparer le dossier pour la consultation publique commençant le 15 mars 1993.
15 mars 1993	Communiqué du BAPE annonçant la période d'information et l'ouverture de deux centres locaux de consultation à l'hôtel de ville de Bromptonville et à celui de Windsor.
26 avril 1993	Lettre de demande d'audience publique adressée conjointement par M ^{me} Manon Ferland et M. Denis Lambert au ministre de l'Environnement.
28 avril 1993	Lettre de demande d'audience publique adressée par M. Simon Rivard au ministre de l'Environnement.
29 avril 1993	Fin de la période d'information.
12 mai 1993	Transmission par le BAPE du rapport sur la période d'information au ministre de l'Environnement.

- 21 juillet 1993 Lettre du ministre de l'Environnement confiant au BAPE un mandat d'enquête et de médiation sur le projet débutant le 30 août 1993.
- Lettre du ministre de l'Environnement au ministre des Transports du Québec, M. Sam Elkas, l'informant du mandat confié au BAPE.
- Lettre du ministre de l'Environnement à M^{me} Manon Ferland et M. Denis Lambert les informant du mandat confié au BAPE.
- Lettre du ministre de l'Environnement à M. Simon Rivard l'informant du mandat confié au BAPE.
- 5 août 1993 Lettre du président du BAPE mandatant M^e Pierre Renaud à titre de responsable de la commission d'enquête et de médiation.
- 11 août 1993 Lettre du président du BAPE au sous-ministre du ministère des Transports du Québec lui demandant de désigner une personne-ressource de son ministère pour l'enquête et la médiation.
- 26 août 1993 Lettre du président du BAPE au sous-ministre du ministère de l'Environnement lui demandant de désigner une personne-ressource de son ministère pour l'enquête et la médiation.
- 30 août 1993 Communiqué du BAPE annonçant la tenue de l'enquête et de la médiation.
- Lettre de M^e Pierre Renaud au maire du Canton de Brompton en vue de compléter au dossier certaines informations sur le zonage et les règlements sur le contrôle du bruit s'appliquant à cette municipalité.
- Lettre de M^e Pierre Renaud au maire de la paroisse Saint-François-Xavier-de-Brompton en vue de compléter au dossier les mêmes informations que celles demandées à la municipalité du Canton de Brompton.
- Lettres de M^e Pierre Renaud aux requérants les convoquant à une 1^{re} rencontre le 9 septembre 1993.

- 2 septembre 1993 Lettre de la directrice du bureau du sous-ministre du MTQ à l'adjointe au président du BAPE informant le Bureau du nom de la personne-ressource du MTQ dans ce dossier.
- 3 septembre 1993 Lettre de M^c Pierre Renaud au représentant du MTQ confirmant la date de rencontre du 9 septembre 1993.
- 9 septembre 1993 Lettre du sous-ministre adjoint du MTQ au président du BAPE l'informant de la nomination de M. Michel Labrie comme répondant du MTQ dans ce dossier.
- 9 septembre 1993 Première rencontre de la commission avec les requérants à laquelle sont présents M^{mes} Marielle Rivard et Manon Ferland et MM. Simon Rivard et Denis Lambert (prise en sténotypie).
- 9 septembre 1993 Première rencontre de la commission avec le MTQ à laquelle sont présents MM. Jean-Marc Thivierge, Richard Charpentier, Pierre Robitaille, Pierre Lambert et Mario Cassetti (prise en sténotypie).
- 21 septembre 1993 Lettres de M^c Pierre Renaud aux requérants et au répondant du promoteur les convoquant à une 2^e rencontre le 27 septembre 1993.
- 27 septembre 1993 Rencontre conjointe de la commission avec les requérants et le MTQ. Étaient présents M^{mes} Marielle Rivard et Manon Ferland et MM. Michel Labrie, Jean-Marc Thivierge, Pierre Robitaille, Daniel Trottier, Mario Cassetti et Pierre Lambert (prise en sténotypie).
- 1^{er} octobre 1993 Lettres de M^c Pierre Renaud aux requérants et au répondant du promoteur les convoquant à une 3^e rencontre le 5 octobre 1993.
- 5 octobre 1993 Rencontre conjointe et finale de la commission avec les requérants et le MTQ. Étaient présents M^{mes} Marielle Rivard et Manon Ferland et MM. Michel Labrie, Jean-Marc Thivierge, Mario Cassetti et Pierre Lambert (prise en sténotypie).

Annexe 5

**Les participants à la
médiation**

Requérants

M^{me} Manon Ferland
M. Denis Lambert
M. Simon Rivard
(M^{me} Marielle Rivard)

Ministère des Transports

M. Michel Labrie,
directeur territorial, Direction territoriale de l'Estrie

M. Jean-Marc Thivierge,
chef de service inventaires et plans, Direction territoriale de l'Estrie

M. Pierre Lambert,
ingénieur, chef de division technique

M. Pierre Robitaille,
ingénieur responsable de projets, Service des projets Est

M. Mario Cassetti,
ingénieur, division du contrôle de la pollution et recherche, Service de
l'Environnement

M. Daniel Trottier,
architecte paysagiste, Service des projets Est

M. Richard Charpentier,
coordinateur à la réalisation et préparation de projets

Soutien technique

Logistique

L'équipe du Fonds des services de communications

Sténotypie

M^{me} Lise Maisonneuve et M. Bernard J. Raveau,
Mackay, Morin, Maynard et associés

Cartographie

M. Denis Bergeron, Dendrek

Éditique

Parution

Impression

Logidec

Annexe 6

**Les propositions du
ministère des Transports du
Québec aux requérants**



Sherbrooke, le 4 octobre 1993

M^e Pierre Renaud
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

N/Réf.: 20-6174-7601

**Objet: Propositions de règlement
Autoroute 55**

Monsieur,

Après analyse des données de terrain et consultations internes, le ministère des Transports du Québec met de l'avant les propositions suivantes en réponse aux requêtes déposées dans le cadre du mandat d'enquête et de médiation environnementales, du projet du doublement de la chaussée de l'autoroute 55, entre Bromptonville et l'intersection du chemin de la Rivière.

Requérants domiciliés au 412, chemin de la Rivière

Le ministère des Transports est disposé à défrayer les coûts de déplacement de la résidence et de la grange, jusqu'à un montant maximum de 100 000 \$, soit le prix d'achat de la propriété par M^{me} Manon Ferland et M. Denis Lambert en vertu de l'acte 190870 daté du 1992-07-27, enregistré au bureau de la division d'enregistrement de Richmond. Le montant maximum inclut toutes les dépenses inhérentes au déplacement: chemin d'accès; aménagement paysager; forage d'un puits; installation requise aux fins de l'évacuation des eaux usées; déplacement d'utilités publiques; et autres.

La maison pourra être relocalisée sur un site préalablement choisi par les propriétaires, situé à une distance approximative de 350 mètres du site actuel de leur maison.

...2

Le ministère des Transports se dégage de toute responsabilité relative à la perte de valeur découlant du choix du site.

Les propriétaires devront s'engager à installer la maison sur une fondation hors sol.

Les propriétaires devront s'engager à assumer les frais futurs d'entretien d'été et d'hiver du chemin donnant accès au nouveau site et à renoncer à tous recours en dommages qui pourraient résulter des difficultés d'utilisation de ce chemin.

De plus, les propriétaires qui ont renoncé à l'offre d'une étude de simulation de bruit sur le nouveau site, devront s'engager à renoncer à toutes réclamations ultérieures relatives au bruit.

Requérants domiciliés au 327, chemin de la Rivière

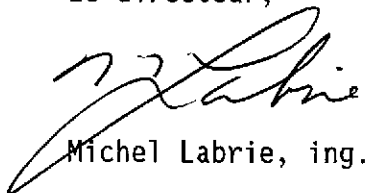
Le ministère des Transports propose d'acquérir le lot Ptie-17-A situé entre l'autoroute 55 et le chemin de la Rivière. Le Ministère est disposé à construire un remblai longeant la limite ouest de ce lot et respectant l'élévation minimale de 149,0 m de façon à diminuer le climat sonore généré par l'autoroute 55.

Les propriétaires devront s'engager à renoncer à toutes réclamations ultérieures relatives au bruit.

Nous sommes disponibles, mardi soir le 5 octobre, pour rencontrer les propriétaires et discuter de ces propositions. Advenant l'échec de la médiation environnementale, celles-ci deviendront nulles et sans effet.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur,



Michel Labrie, ing.



ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE ACTUEL ET PROJETÉ
DE LA RÉSIDENCE SISE AU 327, CHEMIN DE LA RIVIÈRE
À BROMPTONVILLE DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE MÉDIATION
DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
PORTANT SUR LE PROJET DE DOUBLEMENT DE LA CHAUSSÉE
DE L'AUTOROUTE 55, ENTRE BROMPTONVILLE ET
L'INTERSECTION AVEC LE CHEMIN DE LA RIVIÈRE

Octobre 1993

1.0 INTRODUCTION

Cette évaluation du climat sonore est faite dans le cadre du processus de médiation portant sur le projet de doublement de la chaussée de l'autoroute 55, entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière.

2.0 CLIMAT SONORE ACTUEL

Le climat sonore actuel a été déterminé à l'aide d'un relevé sonore effectué au 327, chemin de la Rivière à Bromptonville. À l'aide de la grille d'évaluation présentée au tableau 1, il est possible de qualifier le niveau de perturbation mesuré à cette résidence.

TABLEAU 1 : GRILLE D'ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE

NIVEAU DE BRUIT Leq (24 h), dBA	ZONE DE PERTURBATION
65 > Leq ≥ 65	Fortement perturbée
60 ≥ Leq > 60	Moyennement perturbée
55 ≥ Leq > 55	Faiblement perturbée
55 ≥ Leq	Acceptable

Le niveau sonore mesuré à cette résidence est de 58,9 dBA, Leq (24 h), ce qui correspond à un niveau faiblement perturbé.

3.0 CLIMAT SONORE PROJETÉ

En 1992, le débit de circulation journalier moyen été (DJME) fut de 11 584 véhicules par jour dont 9,0 % de camions. Si l'on utilise un scénario d'augmentation annuelle de la circulation de 2 % sur 20 ans, le DJME serait de 17 213 véhicules par jour. Ce scénario combiné à l'ajout de la deuxième chaussée de l'autoroute amènera le climat sonore projeté à 60,7 dBA, Leq (24 h). Ce climat sonore correspondra à un niveau moyennement perturbé.

4.0 MESURES D'ATTÉNUATION

En utilisant le terrain situé entre l'emprise de l'autoroute et le chemin de la Rivière et face à la résidence à l'étude, il sera possible de construire un remblai d'une longueur d'environ 205 mètres et d'une cote d'élévation d'environ 149 mètres.

La construction de ce remblai permettra de ramener le climat sonore projeté dans 20 ans à un niveau acceptable soit 55 dBA, Leq (24 h).



Préparé par : Mario Cassetti, ingénieur
Division du contrôle de la
pollution et recherche
Service de l'environnement



Le 6 octobre 1993

Madame Jocelyne Beaudet
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

N/Réf. : 20-6174-7601

Objet : Proposition d'écran anti-bruit
Face au 327, chemin de la Rivière
Autoroute 55

Madame,

Tel que convenu à la séance de médiation du 5 octobre 1993, nous transmettons à la Commission une copie du plan d'arpentage foncier 622-88-FO-002, sur lequel nous avons indiqué l'emplacement approximatif du remblai anti-bruit que le ministère des Transports s'est engagé à construire.

Anticipant le tout à votre satisfaction, nous demeurons à votre disposition pour tous renseignements additionnels.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le chef de la Division technique,

PL/lr

Pierre Lambert, ing.

p.j.

c.c. M. Michel Labrie, ing., Dir. terr. Sherbrooke

Government of Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie
Bureau de Québec

PLAN DE LEVE

CHEMIN DE LA RIVIERE

ZONAGE URBAIN
N° 212
DATE D'APPROBATION: 1987-03-11

212 P-203-001F

PAROISSE DE SAINT-FRANÇOIS-XAVIER
DE BROMPTON 35-940

LEVAL, SULLIVAN, 570

JOHNSON

CANTON DE BROMPTON

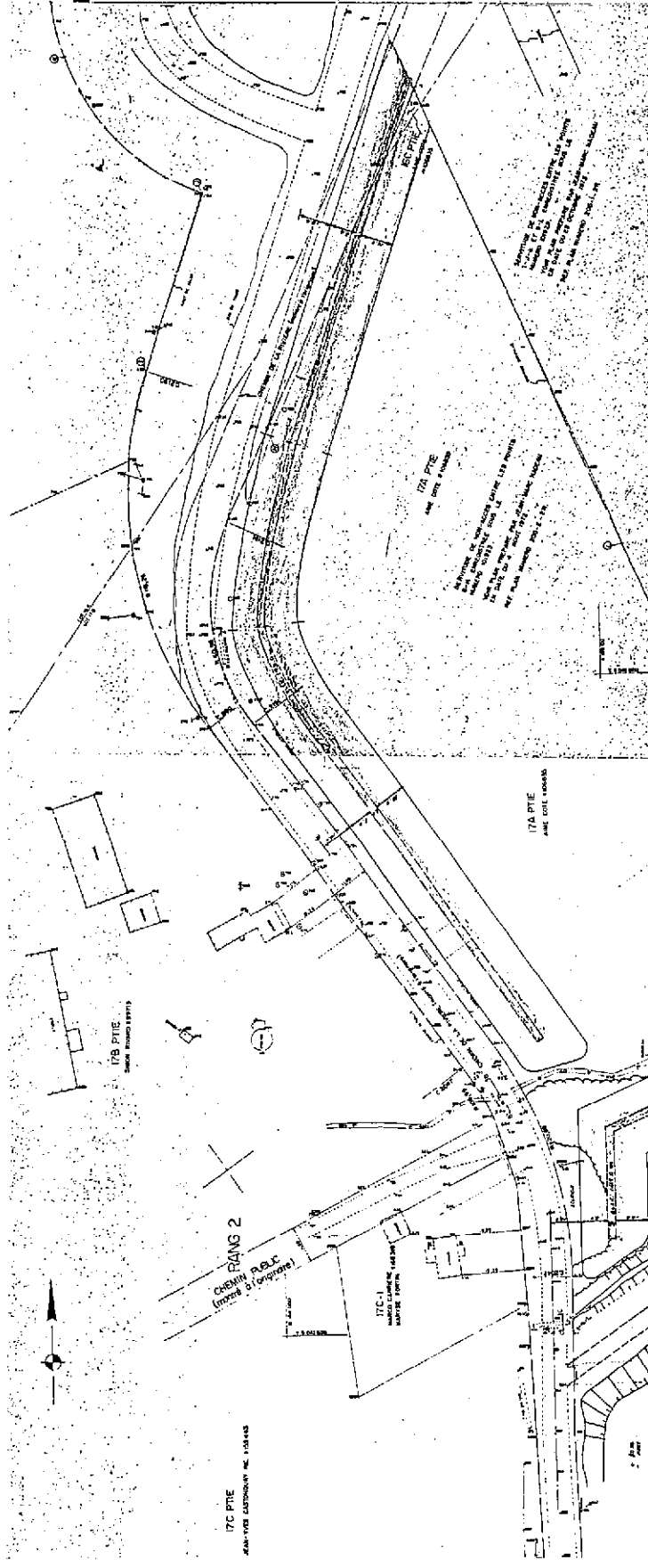
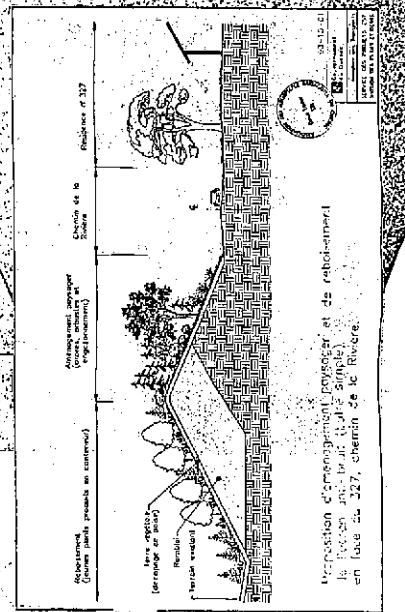

02-15200
RICHMOND 36

JEAN GAGNON, 1800
15200, BROMPTON Q.C.

Services des permis de bâtir

*AMÉNAGEMENT PROPOSÉ
PAR LA CONSTRUCTION D'UN
REMBLAI ANTI-BRUIT
SUR LE LOT 17A PTE.*

ÉLUÉ PAR: *[Signature]*
DATE: 1987-03-11



CHEMIN PUBLIC
(morceau 2) (proposé)

ITE PTE
244-103 CARRIÈRE N° 128-83

Annexe 7

**Les lettres de retrait de
demande d'audience
publique et d'approbation
des propositions du MTQ**

Montréal, le 5 octobre 1993

Monsieur Pierre Paradis
Ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

OBJET : Autoroute 55 : Doublement de la chaussée entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière

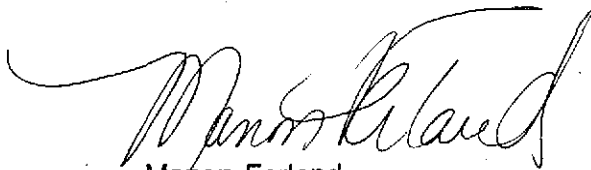
Monsieur le ministre,

Suite à une médiation entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et nous-mêmes, requérants d'une demande d'audience publique, nous tenons à vous informer de la situation suivante.

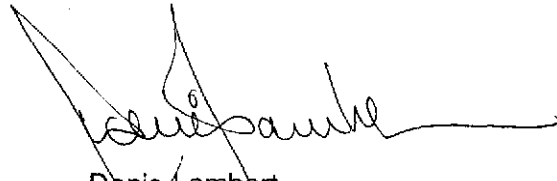
Cette médiation, menée par une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, en est arrivée à un règlement satisfaisant. En l'occurrence, nous acceptons la proposition déposée par le MTQ le 4 octobre dernier, laquelle a fait l'objet d'un engagement clair de la part du ministère à la réunion du 5 octobre 1993.

Dans ce contexte, nous retirons notre demande d'audience publique à la condition que les termes de l'entente précisés à la réunion conjointe de la commission le 5 octobre 1993 soient respectés intégralement.

Nous vous remercions, Monsieur le ministre, de l'attention portée à ce dossier et nous vous prions d'accepter nos salutations distinguées.



Manon Ferland
412, chemin de la Rivière
Bromptonville (Québec)
J0B 1H0



Denis Lambert
412, chemin de la Rivière
Bromptonville (Québec)
J0B 1H0

c.c. : Me Pierre Renaud, commissaire, BAPE
M. Michel Labrie, directeur territorial, MTQ

Montréal, le 5 octobre 1993

Monsieur Pierre Paradis
Ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

OBJET : Autoroute 55 : Doublement de la chaussée entre Bromptonville et l'intersection avec le chemin de la Rivière

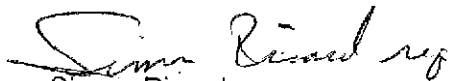
Monsieur le ministre,

Suite à une médiation entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et moi-même, requérant d'une demande d'audience publique, je tiens à vous informer de la situation suivante.

Cette médiation, menée par une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, en est arrivée à un règlement satisfaisant. En l'occurrence, j'accepte la proposition déposée par le MTQ le 4 octobre dernier, laquelle a fait l'objet d'un engagement clair de la part du ministère à la réunion du 5 octobre 1993.

Dans ce contexte, je retire ma demande d'audience publique à la condition que les termes de l'entente précisés à la réunion conjointe de la commission le 5 octobre 1993 soient respectés intégralement.

Je vous remercie, Monsieur le ministre, de l'attention portée à ce dossier et je vous prie d'accepter mes salutations distinguées.

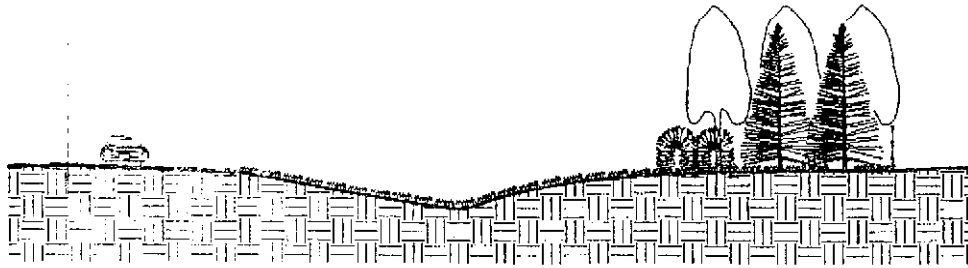


Simon Rivard
327, chemin de la Rivière
Saint-François-Xavier-de-Bromptonville (Québec)
J0B 2V0

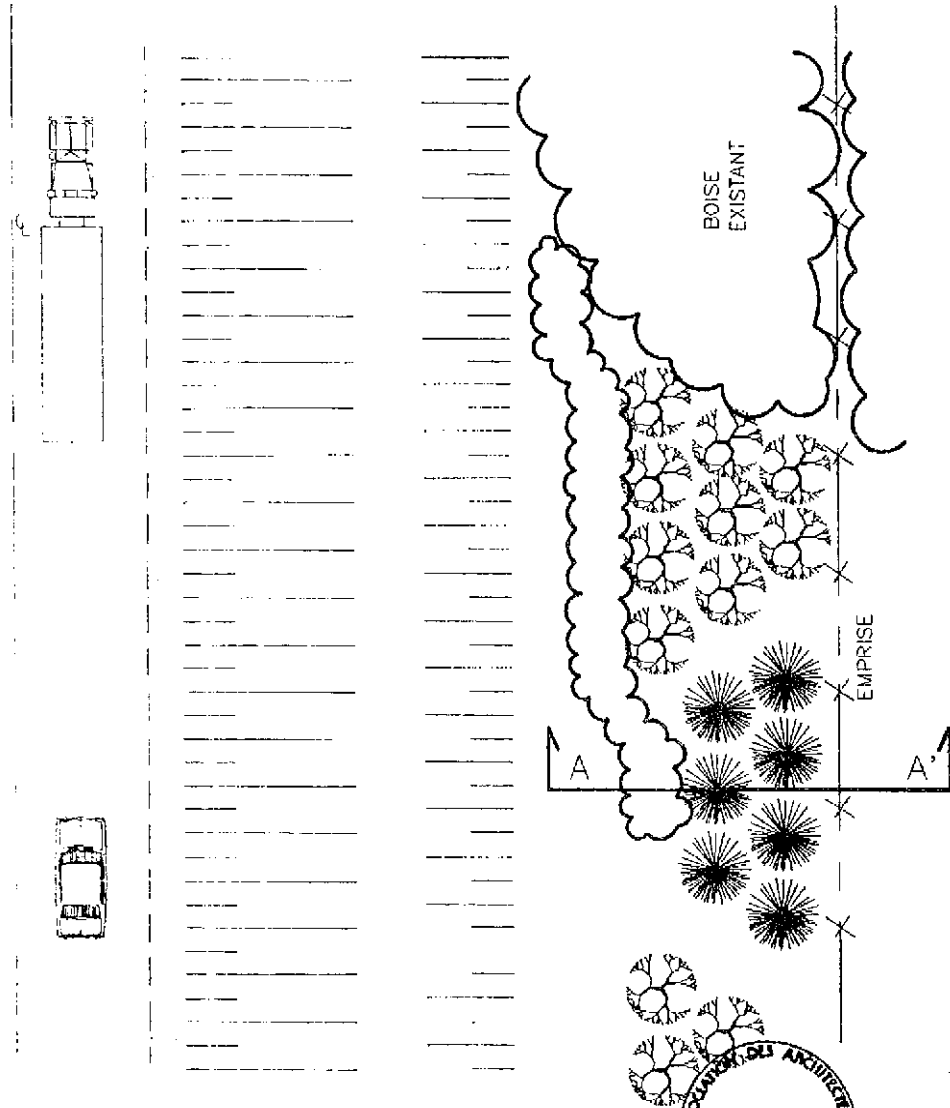
c.c. : Me Pierre Renaud, commissaire, BAPE
M. Michel Labrie, directeur territorial, MTQ

Annexe 8

Les croquis d'aménagement d'emprise



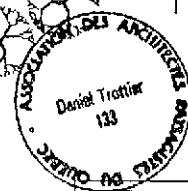
COUPE A-A'



SECTION A, 11+900 À 13+600

Proposition d'aménagement d'un écran visuel le long de l'autoroute 55 à proximité d'un boisé existant.

- Conifère (haut. à la plantation: 1 à 1,25 m.)
- ⊗ Arbre à feuilles caduques (haut. à la plantation: 2 à 2,25 m.)
- ⊕ Arbustes à feuilles caduques (haut. à la plantation: 0,6 à 0,75 m.)

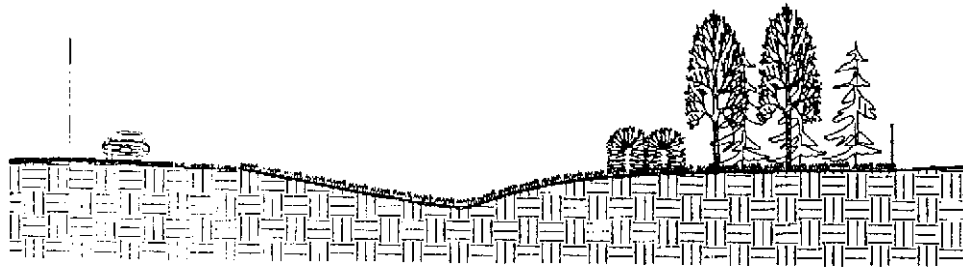


93-10-01

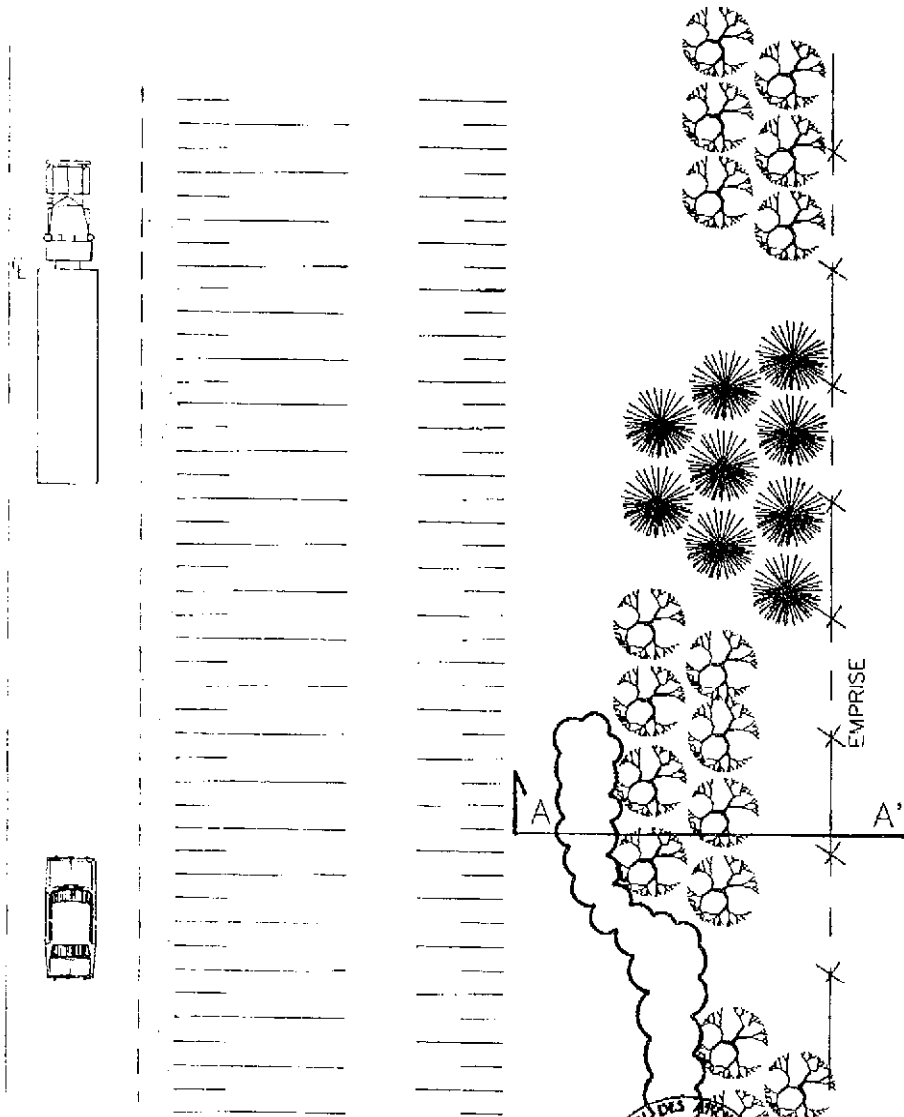
Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS



COUPE A-A'



SECTION B. 11+900 À 13+600
 Proposition d'aménagement d'un écran visuel le long
 de l'autoroute 55.

- Conifère (haut. à la plantation: 1 à 1,25 m.)
- ⊗ Arbre à feuilles caduques (haut. à la plantation: 2 à 2,25 m.)
- ⊕ Arbustes à feuilles caduques (haut. à la plantation: 0,6 à 0,75 m.)



93-10-01

Gouvernement
 du Québec

Ministère des Transports

SERVICE DES PROJETS EST
 DIVISION DES PLANS ET DEVIS