

Le 12 mai 2005

Madame Suzanne Bouchard  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projet d'établissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire à Saint-Cyrille- de-Lessard**

Madame,

Vous trouverez ci-joint les réponses aux deux questions de la commission transmises au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le 9 mai 2005, relativement au cadre d'analyse du bruit routier du MDDEP.

*1. Quel est le cadre sur lequel le Ministère s'appuie pour évaluer les impacts des projets sur le climat sonore et pour prendre des décisions à cet égard ?*

Le Ministère ne possède pas actuellement de lignes directrices permettant d'encadrer l'évaluation des impacts sonores attribuables aux sources mobiles, c'est-à-dire les activités de transport qui se déroulent sur la voie publique, hors des limites d'un lieu d'enfouissement. Dans ce contexte, les spécialistes en bruit du Ministère se réfèrent à un ensemble de renseignements dans la littérature pertinents et à jour dans ce domaine. L'impact sonore est comparé à divers critères.

Parmi ces critères, mentionnons ceux que le MTQ reconnaît dans sa *Politique sur le bruit routier*, à l'effet que le seuil acceptable de bruit extérieur est de 55 dB(A)  $L_{Aeq, (24 h)}$  pour les zones sensibles dont les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. Suivant cette politique, lorsque la réalisation d'un projet routier entraîne une augmentation jugée significative selon la grille d'évaluation de l'intensité de l'impact sonore de la politique, des mesures d'atténuation du bruit doivent être mises en place.

...2

Le MDDEP se réfère aussi au seuil de confort recommandé par la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) qui est également de 55 dB(A)  $L_{Aeq, (24 h)}$  à l'extérieur des maisons.

Dans le cadre de la consultation interministérielle des projets assujettis à la procédure, le MSSS réfère à l'utilisation des valeurs guides de l'OMS qui fait une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit et recommande à l'extérieur, pendant la nuit, un maximum de 45 dB (A)  $L_{Aeq, (8 h)}$  pour permettre le sommeil, et pendant le jour, un maximum de 50 dB (A)  $L_{Aeq, (16 h)}$  pour éviter une gêne modérée et de 55 dB(A)  $L_{Aeq, (16 h)}$  pour éviter une gêne grave.

Les spécialistes du MDDEP s'appuient également sur des seuils reconnus par l'EPA, le Bureau de normalisation du Québec, la norme ISO – R1996 et autres.

Dans le cadre de certaines analyses, les spécialistes du MDDEP ont recommandé les niveaux suivants dans les zones sensibles (dont les secteurs résidentiels) :

- le niveau de bruit généré par la circulation ne devrait pas excéder 55 dB(A)  $L_{Aeq, (24 h)}$ ;
- si le niveau sonore actuel est supérieur à 55 dB(A), une augmentation maximale de 1 dB(A) peut être acceptée entre 55 et 60 dB(A);
- aucune augmentation permise au-delà d'une limite maximale de bruit, par exemple, 60 dB(A). Dans ces circonstances, il importe donc de s'assurer que la situation ne se détériore pas.

Ces recommandations ne sont pas toujours applicables. Par exemple, dans le cas de certains projets routiers du MTQ, l'application de ces recommandations entraînerait la non-réalisation du projet, alors que ce même projet serait en accord avec la *Politique du bruit routier* du MTQ (ces recommandations étant plus contraignantes que la politique).

Comme pour les autres types d'impacts pour lesquels ils n'existent pas de normes ou de lignes directrices adoptées officiellement par le Ministère, les impacts sonores des projets analysés dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement sont évalués au cas par cas. L'équipe d'analyse de projet doit porter un jugement sur l'acceptabilité de ces impacts et recommander des exigences, si requis, sur la base des critères présentés ci-dessus, des avis reçus lors de la consultation ministérielle et du rapport d'audience publique, le cas échéant.

## 2. Comment s'applique-t-il dans le cas présentement à l'étude?

Selon l'étude d'impact du projet (PR5.2 : *Annexe 1 du document 2 des réponses aux questions*, 22 novembre 2004, BPR Groupe conseil), la réalisation du projet entraînerait une détérioration du climat sonore actuel pour les résidants de la route 275 à Saint-Cyrille-de-Lessard. Les niveaux sonores actuels sont déjà supérieurs à 55 dB(A)  $L_{Aeq}$  (24 h).

Selon les niveaux projetés, les recommandations des spécialistes du MDDEP et niveaux de référence présentés ci-dessus ne sont pas respectés. Dans ce contexte, des mesures d'atténuation des niveaux de bruit projetés ont été demandées à l'initiateur dans le cadre de la recevabilité de l'étude d'impact (PR5, QC-38). Sur la base de la *Politique du bruit routier* du MTQ, l'application de mesures d'atténuation ne serait recommandée que pour la situation où les activités de construction et d'exploitation sont combinées et pour les résidences au sud dans la zone de 50 km/h, en raison d'une augmentation significative des niveaux de bruit (impact moyen).

Le MDDEP veut s'assurer que le projet n'entraînera pas une détérioration des conditions sonores actuelles des résidants. Lors de l'analyse environnementale du projet, le Ministère aura à juger de la pertinence et de l'efficacité des mesures proposées par l'initiateur (PR5.1) afin de rencontrer cet objectif. On doit cependant reconnaître que compte tenu des caractéristiques du milieu traversé, l'éventail des mesures qui peut être envisagé demeure limité. Un programme de suivi du climat sonore dans ce contexte s'avère essentiel à l'évaluation de l'efficacité des mesures appliquées et pourrait permettre d'apporter les ajustements au projet dans le cas où une détérioration des conditions sonores était notée.

N'hésitez pas à communiquer avec moi pour plus d'informations concernant ce dossier et veuillez agréer, Madame, mes plus sincères salutations

Nancy Bernier  
Chargée de projet