

Problématique du bruit communautaire et élaboration d'une politique québécoise (février 1985)*

SOMMAIRE DE GESTION

Même si la loi confie au ministre de l'Environnement du Québec la responsabilité de surveiller et de contrôler le bruit communautaire, d'autres intervenants sont munis d'outils législatifs et administratifs pour oeuvrer dans le même sens.

Les MRC et les municipalités détiennent l'outil de prévention idéal: les plans d'aménagement et de zonage. Elles détiennent en plus le pouvoir policier qui peut intervenir pour les épisodes sporadiques de nuisance publique par le bruit.

La ville de Montréal possède la réglementation la plus exhaustive au Québec sur le sujet, et son autonomie est complète.

Les organismes fédéraux peuvent fixer des normes de bruit à la source pour les produits manufacturés.

Le présent document recommande:

- que le ministère de l'Environnement du Québec assume certaines fonctions de connaissance, de correction et de prévention dans le domaine du bruit communautaire;
- que les directions régionales traitent les plaintes et les certificats d'autorisation et diffusent l'information auprès des municipalités et du public;
- que la Direction de l'assainissement de l'air prépare une méthode d'évaluation du bruit

communautaire à l'intention des bureaux régionaux, un règlement modèle à l'intention des municipalités et un guide sur la prévention du bruit par l'aménagement du territoire; qu'elle maintienne une expertise adéquate en bruit communautaire et favorise la recherche et le développement dans ce domaine; qu'elle joue le rôle de consultation et de transfert de technologie auprès des directions régionales et du bureau central; qu'elle compile les cas traités par les bureaux régionaux, afin d'assurer une gestion intégrée de ce secteur.

1.0 INTRODUCTION

Même si la *Loi sur la qualité de l'environnement* définit un cadre légal d'intervention dans le domaine du bruit, le ministère de l'Environnement du Québec, jusqu'à maintenant, n'a pas utilisé son pouvoir réglementaire tel qu'établi par les articles 94 et 95 de la Loi. Les actions s'effectuent au gré des plaintes reçues et à partir d'un champ d'intervention mal défini qui s'est modelé au cours des années selon les habitudes ou le bon sens général.

La plupart des intervenants à l'intérieur du ministère sont d'accord pour ne pas imposer le fardeau d'une réglementation formelle sur le bruit. Toutefois, les plaintes reliées au bruit constituent, durant la période estivale, la majeure partie des activités des services industriels des bureaux régionaux situés en zone urbaine. Le traitement d'autant de cas pose aux directions régionales des

* Préparé par Jean-Pierre Létourneau, Direction de l'assainissement de l'air, ministère de l'Environnement.

problèmes techniques et administratifs requérant souvent l'intervention d'une unité centrale.

C'est lors de la restructuration du ministère de l'Environnement que les autorités ont constaté ce besoin d'une intervention centrale au niveau du bruit, et elles ont subséquemment confié à la Direction de l'assainissement de l'air le mandat «d'évaluer les différentes sources de bruit communautaire et de développer une politique visant à contrôler et à réduire ces bruits» (27).

Ce texte vise donc à proposer aux autorités du ministère les éléments permettant de partager les responsabilités entre les divers intervenants et d'établir la marche à suivre pour munir ces intervenants des outils nécessaires.

2.0 LE BRUIT COMMUNAUTAIRE

Le *bruit communautaire* est l'ensemble des bruits créés par les activités d'une communauté qui sont perçus par les citoyens en dehors de leur milieu de travail. Il constitue le domaine d'intervention du ministère de l'Environnement du Québec tel que nous l'interprétons à l'article 94 de la Loi.

Les bruits générés et perçus à l'intérieur d'un même édifice ou en milieu de travail sont spécifiquement exclus du bruit communautaire; cette exclusion est due à la définition du mot «atmosphère» à l'article 1 de la *Loi sur la qualité de l'Environnement* et de la séparation, depuis 1979, des services d'hygiène industrielle et des services de protection de l'Environnement.

Ce chapitre divise le bruit communautaire en quatre catégories. Notons qu'il s'agit là d'une division administrative, basée sur les possibilités d'intervention des organismes impliqués.

2.1 Bruits perçus sur une base régulière

On peut ranger ces bruits de la façon suivante:

- les sources fixes extérieures à caractère privé comme les ventilateurs, climatiseurs, pompes à piscines, pompes thermiques, etc.;
- les bruits industriels perçus à l'extérieur des limites du terrain de l'exploitation (camions, chargeurs, compresseurs, transformateurs, ventilateurs, dépoussiéreurs, machinerie en général);
- les bruits extérieurs provenant des édifices publics et commerciaux, les bruits de garages, lave-autos, discothèques, élevages non-agricoles (chenils, élevages de chevaux, etc.);
- les bruits provenant des chantiers de construction des projets soumis à une étude d'impact ou à un certificat d'autorisation;
- les bruits de la machinerie fixe des exploitations agricoles (séchoirs, canons à maïs, etc.);
- les bruits de compétitions sportives et d'activités récréatives (champs de tir, pistes de courses, régates motorisées);
- le bruit général de la circulation automobile aux abords des autoroutes, des rues et des pistes de motoneige;
- les bruits des embarcations à moteur;
- les bruits provenant des petits aéroports de type privé;
- tout autre bruit de même type.

2.2 Bruits issus d'activités sporadiques

Ces bruits sont généralement associés aux notions de «nuisance publique» ou de

«bruits de quartier». Ils comprennent toutes les activités limitées dans le temps et dans l'espace qui sont exercées par les citoyens et susceptibles de déranger les résidents avoisnants de façon aléatoire, tels les tondeuses à gazon, les animaux domestiques, les sirènes, les systèmes d'alarme, l'équipement de déneigement, les modèles réduits motorisés, les cloches, les sifflets, les chantiers de construction non soumis aux études d'impact ni aux certificats d'autorisation, les radios et systèmes de sonorisation, les festivités, la publicité par cris ou haut-parleurs, les outils motorisés, les bruits du voisinage.

De plus, certains bruits particuliers émis par des véhicules motorisés complètent cette catégorie (silencieux défectueux, crissement de pneus, usage de l'avertisseur, usage de véhicules non réglementaires sur la voie publique, etc.).

2.3 Bruits des circulations aérienne et ferroviaire

2.3.1 Aéroports commerciaux

Les bruits inclus dans cette catégorie sont ceux qui proviennent des avions opérant autour des aéroports commerciaux importants régis par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2.3.2 Chemins de fer

On fait ici allusion aux bruits provoqués par le déplacement des trains, par leurs avertisseurs sonores et par les opérations d'interconnections à la gare.

2.4 Bruits de certains produits manufacturés résultant d'une négligence de conception

Ce type de bruit comprend les bruits à la source émis par l'ensemble des appareils ou machines utilisés par la population, comme par exemple, certains types de véhi-

cules, les appareils ménagers, les appareils d'utilité générale, les outils mécaniques ou motorisés, les jouets, tondeuses, etc.

3.0 CARACTÉRISTIQUES ET EFFETS DU BRUIT

3.1 Ses caractéristiques

Le son se définit comme une variation de la pression atmosphérique se répétant plusieurs fois par seconde. Il se caractérise essentiellement par une intensité et une fréquence; par contre, *un bruit* est un son indésirable qui est évalué non seulement par l'intensité et la fréquence mais par la composition du son (message), la distribution temporelle, le temps de montée et la durée, tous ces aspects caractérisant un certain degré de dérangement.

L'intensité est déterminée par le taux d'énergie acoustique émise. Elle correspond à un niveau donné de pression acoustique et se quantifie par une échelle logarithmique (base 10) dont l'unité est le bel. Pour donner à la gamme des sons audibles une plage numérique suffisamment étendue, on utilise le décibel ou dixième de bel. Ainsi, un son de 9,45 bels est plutôt identifié comme étant de 94,5 décibels (16). La fréquence, pour sa part, se caractérise par le nombre de variations de pression en une seconde. Son unité est le hertz. L'intensité est perçue comme étant la force du son (son fort – son ténu), tandis que la fréquence correspond à sa hauteur (son aigu – son grave).

L'oreille humaine perçoit les intensités avec une acuité variable selon la fréquence du son. Les sons de fréquence moyenne (1000 – 2000 Hz) sont perçus même si l'intensité est basse, alors que les sons très graves ou très aigus ne sont perçus qu'à une intensité beaucoup plus élevée. On a donc créé diverses échelles de pondération qui tiennent compte de ce phénomène.

L'échelle normalement utilisée est l'échelle «A». L'intensité donnée en dB (A) correspond donc à une sensation auditive précise de l'oreille humaine normale plutôt qu'à un véritable taux d'énergie acoustique.

La plage couramment utilisée, pour cette échelle, s'étend de 10 dB (A) (limite des meilleurs sonomètres) à 120 dB (A) (seuil de la douleur). Un niveau de 30 dB (A), par exemple, correspond à une nuit très calme à la campagne. Un niveau de 90 dB (A) correspond au passage d'un camion lourd.

3.2 Les instruments de mesurage

L'analyse complète d'un problème de bruit communautaire requiert une instrumentation de haute précision (avec microphones de type I, précision de l'ordre d'un décibel). Il faut utiliser:

- un sonomètre pour la lecture instantanée du niveau de bruit;
- un filtre en bandes d'octave pour déterminer la composition fréquentielle du bruit;
- un analyseur statistique pour établir la distribution statistique du niveau de bruit et pour établir le «niveau équivalent», c'est-à-dire le bruit moyen. Cette dernière opération peut être effectuée par un sonomètre intégrateur;
- un enregistreur graphique pour tracer le graphique du niveau en fonction du temps;
- d'autres appareils plus sophistiqués (et plus dispendieux) peuvent devenir nécessaires pour identifier avec précision les sources de bruit.

3.3 Les effets psycho-physiologiques

Il faut faire une nuance entre les effets du bruit en milieu de travail et hors de ce milieu. Le bruit dans les ateliers, en milieu

de travail industriel ou commercial, se situe généralement à des niveaux supérieurs à 80 dB (A), où se produit un effet physiologique direct et grave: le déplacement permanent du seuil d'audibilité.

L'individu ne se soumet pas de façon systématique à de tels bruits lorsqu'il est en dehors de son milieu de travail. Cependant, ses diverses activités l'amènent parfois à supporter de tels niveaux, lorsqu'il marche sur la rue, qu'il va dans une discothèque, ou qu'il assiste à une compétition sportive. Mais lorsqu'il se retire pour se reposer, il s'attend au calme et les problèmes de bruit peuvent alors s'avérer significatifs.

Les premiers effets psycho-physiologiques du bruit à se manifester sont: fatigue, anxiété, tension musculaire, maux de tête, déplacement temporaire du seuil d'audibilité (DTS), tension artérielle, perte de concentration, etc. Le DTS, en particulier, a certains effets sur l'audition (29) qui, joint à un niveau de bruit ambiant élevé, aboutit à la perturbation du sommeil et des communications. C'est surtout cette perturbation qui poussera l'individu à la limite de sa tolérance et l'amènera à réagir.

L'adaptation de l'organisme au bruit n'est jamais complète puisqu'on n'en a observé que peu de manifestations tangibles. Des expériences cliniques effectuées sur des sujets au repos (encéphalogrammes, mouvement des yeux) ont démontré que le sommeil est perturbé par le bruit sans que le sujet ne s'en rende compte, surtout dans la phase où le sommeil est plus léger. Or, c'est dans cette phase que la récupération nerveuse s'effectue, alors que la fatigue physique s'élimine lors du sommeil profond. Il résulte donc une surcharge nerveuse même pour des niveaux de bruit relativement bas, ce qui amène un état permanent d'hyperexcitation pouvant générer un processus insomniaque (13). Certaines statistiques montrent que l'augmentation du niveau de bruit de l'environnement

accroît le nombre d'admissions aux hôpitaux psychiatriques (14).

3.4 Les effets sociaux

Lorsque l'individu en est réduit à réagir au bruit, cette réaction peut être objective comme elle peut être affective et spontanée. Les réactions affectives peuvent aller de l'acte de violence à l'apathie totale. «Les gens portent spontanément secours à quelqu'un qui tombe dans une rue calme, alors que pratiquement personne ne réagit à ce même événement dans une rue très bruyante» (13).

Les réactions «objectives», pour leur part, visent à éliminer les conséquences immédiates du bruit: modifier son horaire d'activités, élever la voix ou le volume de la télévision, utiliser des protecteurs auditifs ou des appareils type «walkman», réaliser des travaux d'insonorisation, désertier fréquemment son habitation, déménager, et surtout avoir recours à des drogues ou tranquillisants. Les problèmes qui en découlent favorisent un phénomène qui est ressenti de plus en plus fortement: le repli marqué de l'individu sur lui-même («non-communicating life-style») (14).

Certaines classes de la société subissent davantage les conséquences du bruit: les vieillards et les malades à cause de leur grande sensibilité, les familles moins fortunées à cause des habitations ou logements moins dispendieux et donc moins insonorisés. De plus, il est maintenant démontré que le succès scolaire, chez l'enfant, est influencé par la qualité de son environnement sonore (13, 14 et 30). Et, en bas âge, l'enfant vivant dans un milieu bruyant éprouvera des difficultés d'acquisition du langage.

Lorsqu'il travaille, l'individu considère donc le bruit comme une donnée inhérente au milieu. Cependant, il estime avoir le choix lorsqu'il s'agit de ses loisirs. C'est en regard de ce choix que le bruit constitue une atteinte à la qualité de son environnement.

3.5 Le coût du bruit communautaire

Les études d'impact économique ont jusqu'à maintenant limité leur domaine d'investigation au secteur immobilier. On ne considère en général que les coûts inhérents à la dévaluation des résidences, appartements et logements en zone bruyante. Par exemple, le loyer des appartements situés en face d'une autoroute devra être réduit pour en faciliter la location, ce qui diminue la valeur de l'édifice.

La France a procédé à une évaluation globale de ce secteur; l'expertise française démontre l'impact économique important de la pollution par le bruit avec des pertes de valeurs immobilières totales, en termes d'évaluation foncière, atteignant 60 à 100 milliards de francs, soit 10 à 16 milliards \$ (13). Au Canada, seule l'Alberta a fait une tentative en ce sens. Elle évalue entre 42 et 49 millions de dollars annuellement (7) les coûts relatifs au bruit, ces coûts représentant des pertes de revenus sous forme de taxes et non des pertes en terme de valeur immobilière.

Plusieurs autres conséquences de la pollution par le bruit demeurent difficiles à évaluer monétairement. Les déménagements fréquents, les pertes de productivité, les difficultés d'apprentissage, les accidents et les effets sur la santé en général sont tous des paramètres inexplorés actuellement en matière d'impact économique du bruit.

4.0 ASPECTS LÉGISLATIFS ET ADMINISTRATIFS

4.1 Extérieur du Québec

La plupart des pays industrialisés possèdent une loi régissant la lutte contre le bruit, entre autres les États-Unis, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas; bientôt la France et la Suisse (1) se prévaudront d'un tel outil légal.

De façon générale, ces lois sont appliquées par des organismes régionaux ou municipaux. Aux États-Unis, le «Noise Control Act» confère à l'EPA la responsabilité d'établir les règlements sur le bruit, comme par exemple celui de l'Illinois (33); leur application est confiée aux états et aux municipalités, qui ont entière autonomie par la suite (1). Toutefois, le gouvernement fédéral s'est occupé de fixer les normes d'émission de bruit pour les véhicules motorisés fabriqués aux États-Unis ou importés.

En Europe, on applique habituellement le même principe. Un organisme national s'occupe de l'élaboration des règlements, et l'application est confiée aux entités locales. C'est le cas en France, où une réglementation volumineuse existe sur le bruit (32). Celle-ci a été mal appliquée dans le passé, mais un grand effort est présentement accompli dans la lutte contre le bruit. Contrairement au Québec, l'accent est mis davantage sur le bruit communautaire, plutôt que sur le bruit en milieu de travail.

Il y a en France une multitude d'intervenants. Par conséquent, le ministère de l'Environnement a créé un organisme appelé Mission bruit, chargé de la coordination et de l'arbitrage de toutes ces interventions. Son rôle se veut incitatif plutôt que législatif. Les projets les plus importants de cette branche du ministère de l'Environnement de France sont les projets de villes-pilotes instaurés à travers la France, en particulier à Lille et à Toulouse. Ces contrats sont de l'ordre de deux millions de dollars.

Au Canada, il n'existe pas de lois spécifiques sur le bruit (12). Seul Transport Canada a établi les normes d'émission de bruit des véhicules neufs importés ou fabriqués sur son territoire ainsi que les méthodes de mesurage (19).

Parmi les provinces canadiennes, l'Ontario et la Saskatchewan ont émis des règle-

ments-modèles dont l'application facultative est confiée aux municipalités; l'Alberta travaille présentement à la mise en place d'une réglementation, ses travaux étant à l'étape des recommandations. On s'aperçoit, entre autres choses, que les provinces à population ou à industrialisation faible ont des programmes plus restreints. Le Manitoba, par exemple, ne vise pas à intervenir systématiquement, mais plutôt à se limiter aux cas extrêmes de pollution par le bruit.

Les interventions gouvernementales en Hollande et en Ontario constituent deux tendances très représentatives de la législation actuelle. Leur examen permet de se rendre compte de la grande variabilité des interventions en matière de bruit.

4.1.1 La Hollande

Le «Noise Abatement Act» de Hollande (8) en vigueur depuis février 1979, est très élaboré. Seuls les bruits de la circulation aérienne et le bruit en milieu de travail en sont exclus. Cette loi situe formellement la limite de bruit extérieur à 50 dB (A), sauf pour certains cas examinés individuellement. Elle définit les normes de construction des nouvelles autoroutes en relation avec le bruit émis, stipule la part des coûts des mesures correctives à être défrayée par le constructeur et donne au gouvernement le droit de fixer des normes d'émission, d'exiger des «licences» et d'établir les niveaux de bruit à respecter dans les cas exceptionnels.

Le ministère de l'Environnement se charge de la mise en application de la loi. Le travail de coordination et de contrôle relève du niveau provincial, alors que l'exécution (zonage, planification, surveillance des travaux) relève des municipalités. La Loi exige également la formation de comités municipaux autant que provinciaux et de «groupes de mesurage» nantis des appareils appropriés dans toutes les provinces, ainsi

que dans les municipalités suffisamment importantes pour le justifier.

Puisqu'on a voulu laisser une certaine flexibilité aux mécanismes d'application et au partage des tâches, la loi se devait d'exiger l'instauration d'une consultation formelle entre les trois niveaux de gouvernement. Il en résulte que chaque palier de gouvernement doit recevoir des autres intervenants l'information complète sur tous les dossiers touchant son territoire.

4.1.2 L'Ontario

Ce gouvernement provincial a plutôt remis la totalité de la tâche du contrôle du bruit communautaire aux municipalités, alors que le ministère de l'Environnement joue le rôle de conseiller technique. Le ministère se charge donc de la mise à jour technologique sous forme de «publications techniques»; il a également rédigé un règlement-modèle pour les municipalités (24). Ce dernier, publié en août 1978, se compose de deux parties. La première, intitulée «approche subjective», est destinée aux petites municipalités ne pouvant se permettre l'instrumentation et le personnel qualifié nécessaires à l'application des méthodes standardisées de mesures. Elle comprend strictement des interdictions souhaitables en territoire municipal.

La seconde partie, dite «approche détaillée», est destinée aux municipalités ayant des problèmes de bruit plus graves. Elle comporte plusieurs méthodes standardisées de mesurage pour diverses sources de bruits nécessitant la détermination du niveau de dérangement, en plus des interdictions de base de la partie I.

Les municipalités ont le choix d'adopter l'une ou l'autre de ces approches, ou de ne pas légiférer. Elles doivent, le cas échéant, soumettre leur réglementation à l'approbation du ministère de l'Environnement (section du contrôle de la pollution par le bruit).

4.2 Au Québec

Les intervenants actuels en bruit communautaire, au Québec, sont le ministère de l'Environnement du Québec, les MRC, les municipalités, la ville de Montréal, le gouvernement fédéral, l'OACI, le ministère des Transports du Québec, l'ACNOR et le BNQ.

4.2.1 Le ministère de l'Environnement du Québec

4.2.1.1 La législation

C'est par le biais de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., ch. Q-2) que le ministère de l'Environnement peut intervenir en matière de pollution par le bruit. L'article 94 de la Loi stipule que «le ministre a pour fonctions de surveiller et de contrôler le bruit».

En termes de pouvoirs, «le législateur a conféré au ministre le pouvoir d'installer et d'exploiter des équipements de contrôle et de surveillance avec pouvoir d'expropriation accessoires et pouvoir de conclure des ententes avec des personnes et des municipalités» (17). Le ministre a de plus le pouvoir d'adopter des règlements (article 95) en matière de bruit (prohibition ou limitation de certains actes, modalités d'utilisations d'appareils, prescription de normes d'intensité, etc.). Certains règlements existants du ministère ont déjà un impact sur le contrôle du bruit. Reliées en général à des normes de localisation, quelques normes d'intensité de bruit peuvent guider la détermination des sites d'implantation et d'exploitation d'usines de bétons bitumineux ainsi que de carrières et sablières. D'autres règlements, tels ceux portant sur les déchets liquides, les déchets solides et les fabriques de pâtes et papiers présentent des normes de localisation mais elles n'ont qu'un impact indirect sur la protection contre le bruit.

D'autre part, le règlement relatif à l'administration de la Loi exclut d'une demande

de certificat d'autorisation les activités récréatives et les immeubles servant à des fins récréatives et sportives. Ces dispositions ont un impact sur l'orientation des interventions du ministère de l'Environnement du Québec en matière de bruit.

Le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'Environnement* détermine le type de projets assujettis à une étude d'impact par le promoteur. L'aspect bruit est alors pris en considération par le biais de cette réglementation. Toujours en matière de prévention, Environnement-Québec peut, par le biais des articles 11 et 16 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, véhiculer son

objectif d'amélioration de l'environnement sonore au niveau des schémas d'aménagement du territoire.

En dernier lieu, un document produit en décembre 1976 par les Services de protection de l'Environnement, intitulé «Projet de règlement relatif au bruit communautaire», sert présentement de ligne directrice aux interventions du ministère. Il comprend les normes de bruit à respecter en fonction de l'utilisation du territoire (tableau I) ainsi que les méthodes de mesure. Notons que ces lignes directrices devraient être révisées dès que possible.

Tableau I
NIVEAUX SONORES DES SOURCES FIXES

	I		II		III		IV
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour et Nuit
Niveau en dBA à ne pas dépasser pour les sources de bruit communautaire.*	45	40	50	45	55	50	70

- I- Territoire zoné pour fins agricoles ou d'habitations unifamiliales isolées ou jumelées.
- II- Territoire zoné pour fins d'habitations unifamiliales en rangées, bifamiliales ou multifamiliales, maisons mobiles, institutionnelles ou récréatives.
- III- Territoire zoné pour fins commerciales. Toutefois, le niveau du bruit prévu la nuit ne s'applique que dans les limites de propriété des établissements utilisés à des fins résidentielles. Dans les autres cas, le niveau maximal de bruit prévu le jour s'applique même de nuit.
- IV- Territoire zoné pour fins industrielles.
Pour les fins du présent document, les zones identifiées sont celles décrétées en vertu d'un règlement municipal.
Lorsqu'un territoire ou une partie de territoire n'est pas zoné tel que prévu, à l'intérieur d'une municipalité, il fait partie de la catégorie de zonage I.

* Normes présentement utilisées

4.2.1.2 *Les interventions*

Le ministère de l'Environnement du Québec considère le bruit comme un «contaminant» présent dans l'atmosphère, ce qui n'est généralement pas le cas ailleurs, le bruit étant identifié comme «la quatrième pollution». Cela explique que le mandat de supervision du dossier ait été confié à la Direction de l'assainissement de l'air.

Au niveau de la restauration, les directions régionales d'Environnement-Québec doivent traiter les plaintes des citoyens, ces derniers évoquant alors l'article 117 de la Loi. L'expérience et le bon sens général ont imposé, au cours des années, de limiter les interventions aux cas où une mesure du niveau de bruit peut être effectuée avec les appareils disponibles, c'est-à-dire aux bruits perçus sur une base régulière tels que définis en 2.1.

De façon générale, un ou deux avis de correction sont envoyés au pollueur en vertu de l'article 20 de la Loi, et le dossier est transmis au service juridique si le problème n'est pas corrigé. Plusieurs ordonnances ont déjà été émises envers des pollueurs récalcitrants.

Les directions régionales (sauf 08, 09 et 10 où les plaintes sont rares) sont équipées de l'instrumentation nécessaire au mesurage du bruit. De plus, la Direction de l'assainissement de l'air fournit l'assistance technique nécessaire et s'occupe d'une mise à jour technologique en matière de contrôle du bruit.

Une enquête effectuée auprès des directions régionales, menée à l'été 1982, démontre que les plaintes sont concentrées dans les régions les plus densément peuplées. Alors que les régions 01, 02, 08, 09 et 10 reçoivent de 1 à 15 plaintes par année, Sherbrooke en reçoit 25, Québec 50 et Montréal 125. Le personnel affecté au traitement des plaintes est de 1/2 homme-année à Sherbrooke, 1 à Québec et 2 à Montréal. En fait, les problèmes

étant concentrés en période estivale, le travail s'effectue en majeure partie durant cette saison, alors que l'activité est au ralenti durant l'hiver. Les sources de bruit rencontrées le plus souvent sont: séchoirs à foin, pistes de courses, ventilateurs, climatiseurs, pompes thermiques, dépoussiéreurs, équipement lourd, compresseurs, discothèques, carrières et sablières, scieries, chantiers de construction, autoroutes (4).

Au niveau de la prévention du bruit communautaire, les directions régionales travaillent par le biais des certificats d'autorisation, alors que le bureau central utilise les études d'impact.

4.2.2 *Les MRC*

Une partie importante (approximativement 50 %) des problèmes de bruit soumis à Environnement-Québec est due à un zonage inadéquat. La zone résidentielle, construite directement en bordure de l'autoroute la plus achalandée de la région, l'absence de zone tampon entre les secteurs industriels et résidentiels, les dépotoirs à neige, carrières ou sablières qui obligent les camions à circuler à travers des zones densément peuplées, constituent des cas hélas trop fréquents. La plupart des aspects du bruit communautaire doivent être pris en considération lors de la planification de l'usage du territoire. C'est par le biais de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (26) que la tâche d'aménager le territoire est confiée aux MRC. Les schémas d'aménagement peuvent contenir des normes à respecter par les municipalités en matière de construction, de zonage et de lotissement.

4.2.3 *Les municipalités*

Un grand nombre de municipalités (Hull, Valleyfield, Sherbrooke, Beauharnois, Verdun, Québec, Ste-Foy, Charlesbourg, etc.; au moins une vingtaine d'identifiées) ont adopté un règlement portant sur les «nuisances publiques». Mais «les pouvoirs relatifs

au bruit délégués aux cités et villes sont peu nombreux» (17). Par exemple, l'article 463(4) de la *Loi sur les cités et villes* autorise le conseil municipal à réglementer ou prohiber l'usage de cloches, carillons, sifflets et autres choses faisant du bruit. «Quant aux municipalités locales régies par le *Code municipal*, leurs pouvoirs de réglementation se limitent aux immeubles servant à des amusements bruyants près d'une église et à l'emploi de silencieux pour les embarcations à moteur sur les eaux» (articles 403(4) et (12) du *Code municipal* (17)). «Ces dernières corporations peuvent évidemment prohiber certaines choses faisant du bruit en les déclarant nuisances, mais rien à notre avis ne les autorise à adopter par ce biais un règlement très élaboré sur le bruit, d'autant plus que le pouvoir de supprimer les nuisances n'est pas illimité» (17).

On retrouve en général les dispositions réglementaires sur le bruit au niveau municipal dans des règlements portant sur le maintien de la paix publique et du bon ordre. «Cette réglementation est de plus habituellement rédigée comme suit:

Le fait de faire ou de laisser faire un bruit excessif et/ou insolite de nature à troubler la paix et/ou la tranquillité du voisinage constitue une nuisance» (17).

De façon pratique, la plupart des municipalités interviennent dans les cas de bruits issus d'activités sporadiques, tels que décrits en 2.2. Si de tels cas sont soumis à Environnement-Québec, ils sont de toute façon référés à la municipalité. Toutefois, les municipalités les mieux nanties peuvent éventuellement intervenir pour des bruits émis sur une base régulière.

En matière de prévention, les municipalités détiennent, selon la *Loi concernant la réglementation municipale des édifices pu-*

blics (L.R.Q., ch. R-18) un pouvoir réglementaire en matière de construction et d'aménagement d'édifices publics leur permettant d'intervenir au niveau de l'insonorisation. Le règlement de construction constitue donc un outil puissant de prévention du bruit communautaire. C'est aussi le cas des règlements de lotissement et de zonage, où la municipalité établit, sur une petite échelle, l'usage à faire des zones définies par le plan d'aménagement.

4.2.4 La ville de Montréal

Le seul règlement complet et formel existant actuellement au Québec est le «règlement sur le bruit» n° 4996 de la ville de Montréal. Ce règlement, «qui est en fait un règlement-cadre laissant beaucoup de discrétion au comité exécutif, traite du bruit émis par les véhicules automobiles et dans les lieux habités. Il contient pour chaque catégorie une prohibition générale en égard à des niveaux de bruit maximum fixés par ordonnance édictée par le comité exécutif et des bruits spécifiques» (17).

La première partie, relative au bruit des véhicules automobiles, précise que le propriétaire d'un véhicule peut être tenu de faire examiner celui-ci et d'y apporter les correctifs nécessaires. Les contrevenants sont passibles d'une amende.

La deuxième partie traite du bruit dans les lieux habités. Une ordonnance fixe le niveau maximum à respecter à l'égard du lieu. De plus, certains bruits sont prohibés sauf en cas de nécessité ou de permis spécial: le bruit provenant d'un appareil sonore diffusant à l'extérieur, d'un dispositif d'alerte, de musiciens ou marchands ambulants, ainsi que «tout bruit d'une intensité supérieure au niveau fixé par ordonnance dans un bureau ou un local commercial sonorisé et dans un local ordinairement utilisé pour la danse et la musique» (17).

C'est en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* que le ministère de l'Environnement a approuvé le règlement de la ville de Montréal. Tout règlement provincial ultérieur aurait préséance sur celui-ci.

4.2.5 *Le gouvernement fédéral*

4.2.5.1 *Le bruit résultant d'une négligence de conception des produits manufacturés*

À l'exception des véhicules automobiles, des jouets et des divers appareils utilisés en aéronautique, aucune norme n'existe actuellement touchant l'émission sonore des produits manufacturés. Le gouvernement fédéral émet cependant des normes relatives aux méthodes de mesurage.

Il n'en demeure pas moins que les fabricants font des efforts pour diminuer le bruit des appareils vendus. La concurrence est un élément dynamique qui permet d'améliorer leurs qualités acoustiques.

4.2.5.2 *Le bruit des chemins de fer*

La Direction des Services et Sécurité pour les chemins de fer de la Commission Canadienne des Transports reçoit les plaintes des citoyens ou des municipalités en matière de bruit. Elle peut alors enquêter sur le problème, mais son pouvoir se limite à faire des recommandations aux compagnies de chemins de fer, sauf s'il s'agit de réparer les voies ou de contrôler l'usage du sifflet. Les autres mesures anti-bruit sont donc soumises à la discrétion des compagnies.

4.2.6 *L'OACI*

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) se charge de réglementer le bruit du trafic aérien des aéroports commerciaux. Le gouvernement fédéral s'est affilié à

cette organisation et, par convention, en respecte les décisions.

Cet organisme édicte des normes sur les émissions de bruit à la source et sur les procédures de vol. Le respect des normes internationales est exigé des constructeurs en ce qui a trait au niveau de bruit maximum des appareils. Les aspects techniques des procédures de vol sont également réglementés selon des conventions internationales. Les aspects locaux, tels les procédures d'approche et d'envol, l'utilisation de pistes, les vols de nuit, sont traités séparément par l'OACI pour chaque aéroport.

4.2.7 *Le ministère des Transports du Québec*

Le ministère des Transports du Québec n'a pas de directive officielle ou de règlement visant à contrôler le bruit provenant des divers éléments du système des transports. Cependant, le service de l'Environnement de ce ministère tente de respecter la norme américaine de 70 dB (A), ce niveau ne devant pas être dépassé plus de 10 % du temps (niveau L 10 %) à l'extérieur des résidences construites en bordure d'une artère de circulation. Ce ministère partage dans certaines circonstances les coûts des correctifs avec les municipalités lorsque la construction des résidences est antérieure à la mise en place du circuit routier. De plus, certains éléments anti-bruit sont exigés sur les nouveaux wagons de métro de surface. Par ailleurs, le *Code de la route* stipule que les véhicules doivent être munis d'un silencieux en bon état et que leurs klaxons ne doivent servir qu'en cas de nécessité.

Finalement, les projets de construction de ce ministère sont approuvés par Environnement-Québec par le biais des études d'impact.

4.2.8 Organismes de normalisation: L'ACNOR et le BNQ

L'Association canadienne de normalisation et le Bureau de normalisation du Québec ont émis chacun une série de normes plus ou moins identiques portant sur l'instrumentation, la métrologie et les méthodes standardisées d'expérimentation. Toutes ces normes découlent de celles établies par les organismes internationaux tels ISO (Organisation internationale de normalisation), CEI (Commission électro-technique internationale), ANSI (American National Standards Institute), ASTM (American Standards for Testing and Materials) et SAE (Society of Automotive Engineering).

5.0 PROPOSITION D'UNE POLITIQUE

Dans le but d'élaborer la politique sur le bruit communautaire, il est apparu important de dégager certaines constatations constituant les lignes de force dont découle notre proposition.

5.1 Les constats

Constats généraux

- le bruit constitue un élément de dégradation de l'environnement. Les études démontrent des effets psycho-physiologiques et sociaux certains, causés surtout par la perturbation du sommeil et des communications;
- il y a, au ministère de l'Environnement du Québec, une augmentation constante du nombre de plaintes portant sur des problèmes de bruit communautaire et une diversification des types de bruit faisant l'objet de plaintes;
- le ministère de l'Environnement du Québec et les municipalités sont les intervenants

privilegiés au niveau du bruit communautaire;

- la plupart des problèmes de bruit communautaire peuvent être évités par un zonage adéquat, car ils résultent la plupart du temps de l'incompatibilité des activités humaines juxtaposées sur le territoire;
- on possède actuellement peu de connaissances sur les impacts économiques générés par le bruit;
- de nombreux pays industrialisés ont jugé important de légiférer en matière de pollution par le bruit et il existe une grande variabilité dans les types d'intervention étatique. En général, les entités locales sont chargées de l'application des réglementations.

Exclusions

- le bruit en milieu de travail est actuellement réglementé au Québec (*Règlement sur la qualité du milieu de travail*); il est donc exclu des activités du ministère de l'Environnement. Le règlement est appliqué par la CSST;
- le bruit propagé à l'intérieur des édifices est exclu des activités du ministère de l'Environnement;
- les aéroports commerciaux sont réglementés à l'échelle internationale en ce qui a trait aux émissions des appareils et aux procédures de vol. Mais les organismes impliqués n'interviennent pas en matière de zonage des complexes aéroportuaires.

Interventions fédérales

- lorsqu'il y a une plainte, le gouvernement fédéral intervient discrètement auprès des compagnies de chemins de fer, lesquelles ne sont toutefois soumises à aucun règlement en matière de bruit;

- les projets fédéraux susceptibles d'affecter l'environnement font l'objet d'études d'impact qui sont soumises à Environnement Canada.

Interventions du ministère de l'Environnement du Québec

- actuellement, le ministère de l'Environnement du Québec intervient à partir des plaintes reçues et n'utilise pas son pouvoir réglementaire. Cependant, certains règlements du ministère comprennent des dispositions ayant un impact sur le bruit: règlement sur les carrières et sablières, sur les usines de béton bitumineux, sur les déchets liquides, sur les déchets solides, sur les fabriques de pâtes et papiers et sur les études d'impact;
- comme ligne directrice, le ministère applique présentement les normes provenant d'un «projet de règlement relatif au bruit communautaire» datant de 1976;
- le champ d'application proposé dans ce texte a été respecté par le ministère de l'Environnement du Québec depuis la formation de la CSST;
- les bureaux régionaux du ministère (sauf 08, 09 et 10) ont l'instrumentation nécessaire au contrôle de ces types de bruit;
- le ministère détient certains pouvoirs de prévention par le biais des études d'impact et des certificats d'autorisation.

Interventions municipales

- les municipalités ont peu de pouvoir réglementaire en matière de bruit et le contrôle s'exprime surtout par le biais de règlements traitant du maintien de la paix publique et du bon ordre, fondés sur le *Code municipal* ou la *Loi sur les cités et villes*;

- plusieurs municipalités du Québec (au moins une vingtaine) possèdent déjà un règlement visant spécifiquement à réduire le bruit sur leur territoire;

- la ville de Montréal possède la réglementation de bruit la plus exhaustive au Québec. Pour ce faire, elle a dû faire modifier sa charte et se doter des pouvoirs requis;

- le processus d'élaboration des schémas d'aménagement prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, permet de tenir compte de la pollution par le bruit à toutes les étapes de planification par les MRC, soit au niveau du règlement de contrôle intérimaire, du contenu du schéma d'aménagement et des règlements de zonage, de lotissement et de construction.

Interventions du ministère des Transports du Québec

- le ministère des Transports du Québec tente dans sa planification de respecter une norme américaine aux abords de circuits routiers. À l'occasion, ce ministère s'implique financièrement au niveau de dispositifs anti-bruits. Ses projets sont soumis à l'approbation du ministère de l'Environnement du Québec par le biais du règlement sur les études d'impact.

5.2 Les principes retenus

5.2.1 *Le mandat du ministère de l'Environnement du Québec en matière de lutte à la pollution par le bruit communautaire doit être exercé*

L'article 94 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* confie au ministère de l'Environnement le mandat «de surveiller et de contrôler le bruit». Le ministère doit, par conséquent, assumer un triple rôle de con-

naissance du phénomène, de restauration des lieux pollués et de prévention.

Le nouveau plan d'organisation administratif supérieur a confié à la Direction de l'assainissement de l'air la tâche d'évaluer la nuisance due au bruit et d'élaborer les politiques du ministère, alors que les directions régionales jouent le rôle d'interlocuteur auprès du public.

5.2.2 *Le champ d'intervention du ministère de l'Environnement du Québec doit être clairement établi.*

C'est surtout au niveau restauration que le champ d'intervention du ministère a besoin d'être défini. Le ministère doit intervenir lorsque la chose est possible, c'est-à-dire dans les cas où il peut, par mesurage, prouver qu'il y a dérangement. Il s'agit donc, en général, des sources relativement permanentes d'émission de bruit qui peuvent être évaluées en utilisant des appareils appropriés. Nous excluons cependant de ce principe les cas relevant du gouvernement fédéral (aéroports commerciaux, chemins de fer). De plus, l'intervention du ministère de l'Environnement doit se limiter aux plaintes reçues. Cela permet de mieux cerner les problèmes majeurs subis par les citoyens et limite les recherches inutiles de toutes les sources potentielles de bruit. Il est peu justifié de proposer la connaissance et le contrôle systématique des sources de bruit communautaire par l'entremise d'inventaires et de programmes de contrôle élaborés. Ce travail serait long, coûteux et des énergies seraient dépensées dans beaucoup de cas où il n'y a pas dérangement effectif de la population, sans parler des coûts de correction parfois élevés.

Par ailleurs, les pouvoirs existants des autres intervenants doivent être respectés.

Le champ d'intervention du ministère s'étend donc à tout le territoire du Québec, sauf celui de la ville de Montréal. Et l'intervention municipale, au niveau restauration, doit s'effectuer auprès des sources sporadiques où il n'est pas possible de valider la plainte en effectuant une mesure de bruit au moyen d'instruments. À ce sujet, les municipalités doivent intervenir par le biais de la réglementation, et les corps policiers municipaux doivent être responsables du contrôle, l'idée étant d'interdire l'émission de bruits excessifs dont le dérangement ne peut, de façon pratique, être mesuré. Nous faisons référence principalement à l'ensemble des bruits de quartier, aux défauts des véhicules motorisés et aux manoeuvres particulières des conducteurs. La police offre un service d'urgence de 24 heures et elle a le pouvoir de faire cesser sur-le-champ des émissions de bruit indésirables déterminées par réglementation municipale.

Ce partage des champs de responsabilité nous semble réaliste puisque seules les municipalités offrant des services importants peuvent se doter d'équipement et de personnel pour mettre en place des programmes systématiques de contrôle du bruit sur leur territoire (25).

Au niveau prévention, les champs d'intervention sont définis plus clairement par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et par la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Les MRC et les municipalités détiennent l'outil de prévention principal: l'aménagement du territoire. Le ministère de l'Environnement, pour sa part, surveille les projets soumis aux études d'impact ou aux certificats d'autorisation.

Au niveau connaissance, le ministère doit entretenir une expertise satisfaisante dans tous les secteurs du bruit communautaire.

5.2.3 *Le ministère de l'Environnement doit fournir aux municipalités et aux MRC une assistance technique plutôt qu'une aide financière*

Quelques municipalités interviennent actuellement pour améliorer l'environnement sonore de leurs contribuables, et d'autres devront à plus ou moins court terme considérer cet aspect. Cependant, ces intervenants ne possèdent pas toutes les connaissances techniques appropriées ou les capacités financières pour apporter les correctifs nécessaires. Le ministère de l'Environnement se doit de fournir une assistance aux municipalités qui désirent s'impliquer dans l'atténuation de ce type de pollution; mais cette aide doit s'orienter vers l'assistance technique plutôt qu'au niveau d'une collaboration financière.

En effet, la plupart des problèmes importants de pollution par le bruit proviennent essentiellement de politiques d'aménagement et de zonage déficientes. Une aide financière systématique visant les cas problématiques issus d'un mauvais zonage ou d'un développement urbain sans planification ne ferait que perpétuer un laisser-faire des pouvoirs locaux en matière de pollution par le bruit. Une assistance technique serait plus efficace à long terme. Ce principe s'apparente, d'une certaine façon, à celui du pollueur-payeur appliqué dans la plupart des cas de pollution par le bruit.

5.3 Les objectifs

En regard des principes émis précédemment, la présente proposition de politique vise à optimiser l'atteinte de deux objectifs:

- rationaliser les activités du ministère de l'Environnement dans l'exercice de son

mandat en précisant son champ d'intervention et en définissant les actions qu'il entend entreprendre;

- aider les municipalités et les MRC en leur accordant l'assistance technique la plus polyvalente possible.

5.4 Énoncé de la proposition de politique

Les mesures proposées dans cette section reflètent, par leurs caractères, une approche essentiellement préventive où les actions incitatives prédominent. Elles permettront au ministère de remplir ses trois rôles de restauration, de prévention et de connaissance. Elles définissent également les fonctions des autres intervenants administratifs.

5.4.1 *La politique au niveau de la restauration*

- 1) Premier intervenant: les directions régionales

Les directions régionales doivent valider les plaintes reçues, émettre les avis de corrections requises et assurer le suivi du dossier jusqu'à la solution du problème.

Elles doivent intervenir dans les cas de bruits provenant de sources fixes permanentes, telles que:

- les bruits des sources fixes extérieures à caractère privé (ventilateurs, climatiseurs, pompes thermiques, pompes à piscines, etc.);
- les bruits industriels perçus à l'extérieur des limites de l'exploitation (camions, chargeurs, compresseurs, transformateurs, ventilateurs, dépoussiéreurs, machinerie en général);

- les bruits extérieurs provenant des édifices publics et commerciaux (garages, lave-autos, discothèques, édifices ventilés, élevages non-agricoles, etc.);
- les bruits ambiants des chantiers de construction requérant une étude d'impact ou un certificat d'autorisation;
- les bruits de la machinerie fixe des exploitations agricoles (séchoirs, canons à maïs, etc.);
- le bruit général de la circulation automobile aux abords des autoroutes, des rues et des pistes de motoneige;
- les bruits des embarcations à moteur;
- les bruits des compétitions sportives et des activités récréatives (champs de tir, pistes de courses et régates motorisées);
- les bruits provenant des petits aéroports de type privé;
- etc.

2) Deuxième intervenant: les municipalités

Les municipalités doivent assumer le traitement des plaintes qu'elles reçoivent dans le cadre de leur champ d'intervention.

Ce dernier s'associe aux notions de «nuisance publique» et de «bruits de voisinage». Ce sont les sources de bruit sporadiques susceptibles de se manifester de façon imprévisible, telles les tondeuses à gazon, les animaux domestiques, les radios, les systèmes de sonorisation, les déneigeuses, les camions à ordures, les systèmes d'alarme, les cloches, les sifflets, les modèles réduits motorisés, les chantiers de construction non soumis aux études d'impact ni aux certificats d'autorisation, les festivités, etc., ainsi que certains bruits particuliers émis par un usage

abusif des véhicules automobiles: silencieux défectueux, usage de l'avertisseur, crissement des pneus, usage de véhicules interdits sur la voie publique.

3) Troisième intervenant: la Direction de l'assainissement de l'air

La Direction de l'assainissement de l'air doit préparer et tenir à jour, à l'intention des bureaux régionaux et de la population en général, une méthode d'évaluation du bruit communautaire, stipulant les normes et les politiques du ministère de l'Environnement du Québec.

Elle doit également préparer et tenir à jour, à l'intention des municipalités, un règlement-modèle sur le bruit, faisant essentiellement état des interdictions à faire respecter en territoire municipalisé.

Ces documents permettront aux deux intervenants précédents de remplir leurs fonctions de restauration telles que décrites aux deux paragraphes ci-dessus.

Enfin, la Direction de l'assainissement de l'air doit accepter de servir de consultant auprès des directions régionales pour le traitement des plaintes de bruit qui dépassent leurs capacités techniques.

4) Quatrième intervenant: la ville de Montréal

La ville de Montréal est le seul territoire du Québec où tous les champs d'intervention en bruit communautaire se trouvent gérés par le gouvernement municipal. La politique du ministère de l'Environnement du Québec, dans ce cas particulier, est de respecter les pouvoirs déjà acquis par la ville et de ne pas intervenir sur son territoire. La ville doit donc assumer le traitement de toutes les plaintes de bruit et appliquer sa propre politique de restauration.

5.4.2 *La politique au niveau de la prévention*

- 1) Premier intervenant: les villes, municipalités et MRC

C'est aux cités (incluant Montréal) et aux MRC qu'incombe la tâche d'élaborer les plans d'aménagement et d'urbanisme. Les municipalités, pour leur part, édictent les règlements de construction, de lotissement et de zonage. Ces organismes doivent prévenir les problèmes potentiels de bruit lors de l'élaboration de ces documents.

- 2) Deuxième intervenant: le gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral doit édicter des normes d'émission de bruit pour les produits manufacturés. De plus, il s'est affilié à l'OACI qui doit s'occuper de prévenir à la source les problèmes de bruit causés par le trafic aérien.

Le ministère de l'Environnement du Canada doit également examiner l'aspect bruit des études d'impact qui lui sont présentées.

- 3) Troisième intervenant: la Direction de l'assainissement de l'air

La Direction de l'assainissement de l'air doit accomplir trois tâches distinctes au niveau de la prévention du bruit communautaire. Elle doit d'abord préparer et tenir à jour, à l'intention des villes, municipalités et MRC, un «Guide sur la prévention du bruit par l'aménagement du territoire». Elle doit également faire des représentations auprès du gouvernement fédéral dans le but de créer un comité technique visant à instaurer des normes d'émission de bruit pour divers produits manufacturés. Troisièmement, elle doit, sur une base continue, assumer le rôle de consultant auprès de la Direction des évaluations environnementales, pour les aspects

sonores des études d'impact qui sont soumises à cette direction, ou à toute autre direction du bureau central d'Environnement-Québec. Finalement, elle doit prendre les mesures nécessaires pour modifier les règlements existants de façon à favoriser la prévention du bruit, comme par exemple le règlement général sur l'administration de la Loi.

- 4) Quatrième intervenant: les directions régionales

Les directions régionales d'Environnement-Québec doivent évaluer l'aspect sonore des demandes de certificats d'autorisation qui leur sont soumises.

5.4.3 *La politique au niveau de la connaissance*

- 1) Premier intervenant: la Direction de l'assainissement de l'air

La Direction de l'assainissement de l'air d'Environnement-Québec doit assumer son rôle de consultant auprès des autres intervenants.

Pour ce faire, trois tâches s'imposent. Elle doit d'abord maintenir, sur une base permanente, un niveau adéquat d'expertise technique et administrative dans le domaine du bruit. Elle doit également organiser la diffusion de cette expertise aux directions régionales sous la forme la mieux appropriée. Enfin, elle doit favoriser la recherche et le développement sous toutes leurs formes dans le domaine du bruit communautaire.

- 2) Deuxième intervenant: les directions régionales

Les directions régionales d'Environnement-Québec doivent faire connaître à la Direction de l'assainissement de l'air, par leur suivi d'actions spécifiques, les problèmes de bruit auxquels elles sont confrontées. De

plus, elles doivent améliorer la disponibilité de leurs services techniques auprès des municipalités, puisqu'elles en sont maintenant les interlocuteurs auprès du ministère de l'Environnement du Québec (27). Elles doivent, en particulier, être en mesure de fournir l'assistance nécessaire en matière de réglementation municipale, ainsi que les données de bruit demandées par les municipalités.