

**Direction générale de Québec
Service du soutien technique**

Québec, le 13 mars 2003

Madame Linda Tapin, chef
Service des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7

**Objet : Étude d'impact « Contournement de La Tuque »
Réponse à une question soulevée à la séance d'information du
BAPE le 5 mars 2003**

Madame,

Vous trouverez ci-jointe la réponse à une question soulevée lors de la séance d'information tenue par le BAPE le 5 mars courant.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pierre Samson, bio.

PS/dg

c.c. Monsieur Bernard Caron, Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
Monsieur Jean Douville, Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
Monsieur Yvon Villeneuve, chef du Service du soutien technique

**700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : (418) 528-1889
Télécopieur : (418) 644-9662**

**Direction générale de Québec
Service du soutien technique**

DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

**PROJET DU CONTOURNEMENT DE
LA VILLE DE LA TUQUE**

ROUTE 155

PROJET : 20-6373-9242

**RÉPONSE À UNE QUESTION SOULEVÉE
LORS DE LA SÉANCE D'INFORMATION DU BAPE
TENUE LE 5 MARS 2003 À LA TUQUE**

12 mars 2003

Voici la question de monsieur Réjean Bermand :

L'interrogation de monsieur Bermand vient du fait que le résultat de mesure dans le secteur Panneton était de 38,3 dB(A) et que le résultat de la simulation lors du calibrage du modèle avait donné 23 dB(A). Il y avait ainsi un écart de l'ordre de 15 dB(A) entre le résultat de la simulation et celui mesuré sur le terrain. La crainte de monsieur Bermand est que le résultat de la simulation lors de la mise en exploitation de la nouvelle ait la même erreur de 15 dB(A) et, qu'ainsi, le niveau de bruit réel provenant de la nouvelle route dans ce secteur soit de l'ordre de 57 dB(A) plutôt que 42 tel qu'il est mentionné dans le rapport.

La réponse à l'interrogation de monsieur Bermand se trouve dans une note de bas de page du rapport d'inventaire sonore. Cette note est la suivante :

Au lac Panneton, le niveau de bruit mesuré provenait de sources sonores d'origine naturelle (oiseaux, feuilles). Ce point ne peut être utilisé pour calibrer le modèle informatique. La circulation automobile sur la route 155 n'influence pas le niveau de bruit au lac Panneton, en raison de la grande distance séparant ce point d'évaluation de la route et de la topographie des lieux (colline).

Ainsi, tel qu'il est mentionné dans cette note, il était impossible de calibrer ce point d'évaluation avec le logiciel TNM car le bruit mesuré dans le secteur du lac Panneton ne provenait pas de la circulation automobile. Il était donc normal qu'un logiciel simulant uniquement le bruit produit par la circulation automobile donne un résultat de loin inférieur à celui mesuré sur le terrain lorsque les sources de bruit sont uniquement d'origine naturelle. La valeur obtenue lors de la calibration du modèle a été donnée à titre indicatif pour le secteur du lac Panneton.

Monsieur Bermand s'inquiète également du fait que les résultats de l'étude s'attardent uniquement aux bâtiments existants. Monsieur Bermand a un projet de centre de villégiature sur un terrain qui sera borné par la nouvelle route. La procédure normale d'évaluation de l'impact d'un projet de construction d'une nouvelle route se fait en considérant uniquement les zones sensibles. Ces zones sensibles sont définies dans la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports comme étant les aires récréatives, résidentielles et institutionnelles déjà construites ou pour lesquelles un permis de construction a été délivré avant l'entrée en vigueur de cette politique.

L'utilisation des freins moteurs n'est pas tenue en compte lors des simulations avec TNM. Cependant, ce logiciel tient compte des pentes de la route (influence pour les camions lourds) et des accélérations aux arrêts ou aux feux de circulation.

Il est possible de mesurer les vibrations provenant de la circulation automobile. Cependant, le niveau de vibration peut varier beaucoup d'un point à l'autre en fonction de la structure du sol et des aspérités de la route. Il est impossible de simuler le niveau de vibration qui sera généré près de la nouvelle route. Trop de paramètres ne peuvent être obtenus pour y arriver, soit la structure du sol et les aspérités de la route. Les vibrations provenant de la circulation automobile se limitent en bordure immédiate de la route. Il est possible cependant pour ce projet d'affirmer que le niveau de vibration en bordure de la route existante sera moindre après l'ouverture de la nouvelle route.