

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

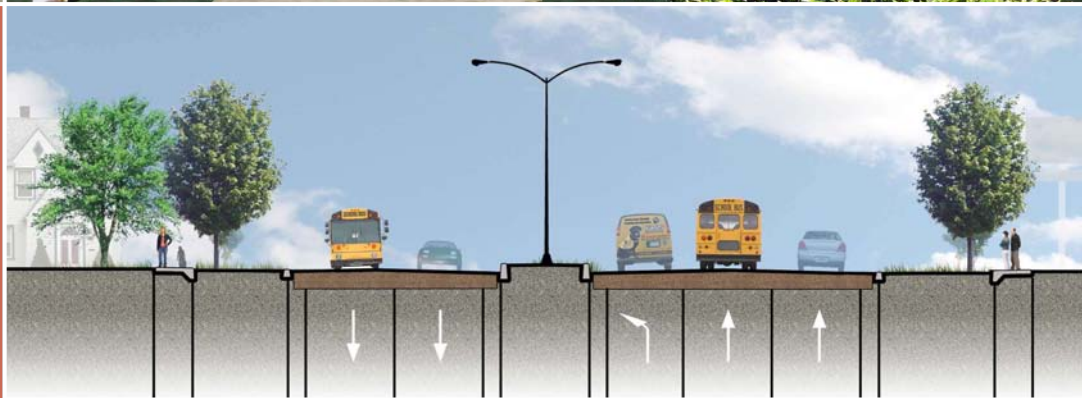
Reconstruction et urbanisation de la route 104
(boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu

Réponses aux questions et commentaires du MDDEP

Projet n° MTQ : 154-92-1688



Septembre 2006 – M103194



Réponses aux questions et commentaires du MDDEP

Projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) sur le territoire de la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu par le ministère des Transports du Québec

Étude d'impact sur l'environnement

Réf. MTQ : projet 154 92 1688
(anc. 20-5474-9227)

Réf. GENIVAR : projet M103194-241

Document déposé au

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)

Septembre 2006

Réponses aux questions et commentaires du MDDEP

Projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc)
sur le territoire de la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu par
le ministère des Transports du Québec,
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie.

Étude d'impact sur l'environnement

Réf. MTQ : projet 154 92 1688
(anc. 20-5474-9227)

Réf. GENIVAR : projet M103194-241

Référence à citer :

GENIVAR. 2005. *Projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) sur le territoire de la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu par le ministère des Transports du Québec*. Document de GENIVAR Société en commandite au Ministère des Transports du Québec (MTQ) 25 p. et annexes.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Table des matières	ii
Liste des annexes	iii
INTRODUCTION	1
1. MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION	2
2 MILIEU PHYSIQUE.....	4
2.1 Qualité des sols.....	5
2.2 Qualité de l'air	8
2.3 Entreposage de produits	11
3 MILIEU HUMAIN	12
3.1 Terrains	12
3.2 Climat sonore.....	13
Phase de construction.....	14
3.3 Piétons et voies cyclables.....	20
4. PLAN DES MESURES D'URGENCE	25

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Table des matières	ii
Liste des annexes	iii
INTRODUCTION	1
1. MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION	2
2 MILIEU PHYSIQUE.....	4
2.1 Qualité des sols.....	5
2.2 Qualité de l'air	8
2.3 Entreposage de produits	11
3 MILIEU HUMAIN	12
3.1 Terrains	12
3.2 Climat sonore.....	13
Phase de construction.....	14
3.3 Piétons et voies cyclables.....	20
4. PLAN DES MESURES D'URGENCE	25

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 Mises à jour cartographiques des figures 7, 8 et 12 du rapport d'étude d'impact.
- Annexe 2 Extrait d'un devis spécial de gestion du bruit pendant des travaux fournit par le MDDEP.
- Annexe 3 Graphiques servant pour une approximation du climat sonore en bordure d'une infrastructure routière (extraits d'un guide préparé par le MTQ en 1994).
- Annexe 4 Tableau accompagnant la réponse à la question QC-24.
- Annexe 5 Extrait du «Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu (partiel) et position de la Ville quant à la présence d'un lien cyclable sur la route 104».
- .

INTRODUCTION

Le présent document comprend les réponses aux questions adressées au ministère des Transports du Québec (MTQ), dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, pour le projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu. Les autres commentaires soulevés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) à l'égard de ce projet se retrouvent également dans le présent document.

Le contenu de ce document doit permettre au MDDEP de juger de la conformité et de la recevabilité de l'étude d'impact, puisqu'il intègre les exigences de la Directive du ministre de l'Environnement relativement au projet et celle du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).

1. MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION

QC 1 Perspectives de développement

Les projets de développement résidentiel sont identifiés à la figure 7. Ils se trouvent au nord et au sud de la route 104. Dans le texte, à la page 33, section 2.3, il est mentionné que « À proximité du territoire d'étude, un important développement résidentiel est anticipé au nord de la route 104. Ce développement amènera un total de 1 349 logements ». Le tableau 13 montre que 1 349 unités résidentielles sont planifiées d'ici 5 ans dans le territoire d'étude ou à proximité et aucune dans un horizon 5 et 15 ans. À l'annexe 9, on ne retrouve pas le développement de 1 349 logements. Indiquer à quels développements de l'annexe 9 correspondent ceux de la figure 7 et à quel développement correspond celui de 1 349 logements.

Réponse :

L'annexe 9 indique un potentiel de 6 895 nouveaux logements pour l'ensemble du périmètre d'urbanisation de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, lequel intègre les secteurs Saint-Jean, Saint-Luc, Saint-Athanase, Iberville et L'Acadie.

Le potentiel de 1 349 logements réfère pour sa part à un endroit bien spécifique à l'intérieur de ce périmètre d'urbanisation, soit pour la partie qui, dans le secteur Saint-Luc, est localisée au nord de la route 104 et à l'ouest de l'autoroute 35. Ainsi, par rapport à la figure 7, cette partie correspond aux terrains vacants situés de part et d'autre du ruisseau du Coteau et vont alors bien au-delà des deux projets de développement en cours identifiés « Des Échevins » et « Mairie et des Échevins ». Il s'agit de toutes les superficies boisées qui s'étendent jusqu'à la limite du périmètre d'urbanisation plus au nord, auxquelles s'ajoutent cependant le développement résidentiel en cours identifié « De Lourtel » à la figure 7.

Toutefois, au premier tableau de l'annexe 9 et à la figure qui s'y trouve, le potentiel de 1 349 logements correspond aux secteurs à développer nos. 3, 5, 7 et 9. Si on ajoute à cela le secteur no 1 qui se trouve à l'ouest du chemin Saint-André, le potentiel de logements au nord du boulevard Saint-Luc (route 104) s'établit alors à 1 396 unités d'habitation.

QC 2 Accidents routiers

Puisque le segment de route concerné est jugé problématique au chapitre des accidents routiers, est-ce qu'un suivi des accidents est prévu en phase d'exploitation?

Réponse :

Durant la phase d'exploitation, ainsi que pour garder à jour le bilan de sécurité d'un lien stratégique tel que la route 104, qui relie les autoroutes 30 et 35, le Ministère prévoit effectivement maintenir un suivi des accidents routiers.

QC 3 Alimentation en eau

À la section 3.2.7, il est mentionné dans le premier paragraphe qu'il y a 17 puits inventoriés du système d'information hydrogéologique et compris dans la zone d'étude. Au paragraphe suivant, il est mentionné qu'on ne trouve qu'un seul puits dans cette même zone d'étude.

Les 17 puits inventoriés ont-ils faits l'objet d'une tentative de localisation sur le terrain ? Quelle est la référence citée MTQ 2005, puisque l'on retrouve au chapitre 10 les références MTQ 2005a, 2005b et 2005c? Le secteur à l'étude est-il complètement desservi par un système d'aqueduc?

Réponse :

Une distinction importante doit être apportée entre les puits du SIH (système d'information hydrogéologique du MDDEP) et celui relevé par le MTQ au 411, boulevard Saint-Luc. Ce dernier est le seul qui était en opération jusqu'à tout récemment le long de la route 104. La portion de cette route, qui est soumise à l'étude d'impact, est entièrement desservie en eau potable par le réseau d'aqueduc municipal de Saint-Jean-sur-Richelieu. D'ailleurs, toutes les résidences et les commerces du secteur y sont raccordés.

Pour ce qui est des puits du SIH, il s'agit plutôt de données historiques colligées au fil des ans à la suite des forages dont les résultats ont été transmis aux autorités gouvernementales. Ces forages datent de plus de 20 ans (de 1978 à 1985) et sont situés dans un corridor couvrant approximativement 600 m de chaque côté de la route 104 et ont été localisés dans une nouvelle version de la figure 7, ci-jointe au présent document (annexe 1).

La référence « (MTQ, 2005) » est en réalité « (Drolet et al. 2005) » cité au dernier paragraphe de la sous-section 3.2.7. Ce document représente l'étude des puits d'eau potable qui a été réalisée à l'interne par le Service de géotechnique et géologie du MTQ (par M. André Drolet, géologue, et par M. Claude Lajeunesse, t.t.p.).

2.1 Qualité des sols

QC 4 Travaux antérieurs

À la section 4.1.3 de l'étude d'impact, il est indiqué que d'importants travaux ont été réalisés par la municipalité en 2003-2004 dans l'axe de la route 104. Pouvez-vous obtenir l'information de la Ville et élaborer sur ces travaux en termes de contamination des sols et de l'eau souterraine et sa localisation?

Réponse :

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a procédé à la réfection d'une partie de son réseau d'aqueduc et d'égout pluvial en 2003. Deux sites ont fait l'objet d'une caractérisation par les propriétaires pour la qualité des sols et de l'eau souterraine, en matière de contamination relative à des équipements pétroliers, soit les numéros civiques 212 et 274 du boulevard Saint-Luc. Les informations et les conclusions contenues dans les rapports d'expertises nous sont encore inconnues. Toutefois, la caractérisation des sols de phase I expose dorénavant les sources potentielles de contamination du tronçon de la route 104 à l'étude.

QC 5 Activités de préconstruction

La détermination des sources potentielles de contamination à caractériser devra, puisque la construction de la route 104 remonte à plus de 50 ans, être complétée au niveau de l'étude d'impact par une recherche historique de l'utilisation des terrains limitrophes depuis cette période afin de bien identifier toutes les sources potentielles passées de contamination des sols et de l'eau souterraine. Le processus complet d'une caractérisation de phase I est expliqué dans le « Guide de caractérisation des terrains ». La connaissance des sources de contamination potentielles actuelles et passées permet de mieux cibler les secteurs à caractériser lors de la phase II et à mieux planifier les travaux.

Réponse :

Le MTQ a complété la caractérisation de phase I de tout le tronçon compris entre les rues Bernier/des Échevins et les rues Bélair/des Légendes. Le rapport de cette dernière caractérisation est maintenant déposé au MDDEP et il accompagne les autres documents soutenant la demande du Ministère en vue de l'obtention du décret gouvernemental pour le projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104.

QC 6 Caractérisation de phase II

À la section 4.2 traitant des activités de préconstruction, ajouter une mention quant à la réalisation d'une étude de caractérisation de phase II des terrains. Le « Guide de caractérisation des terrains » décrit les exigences d'une telle étude de caractérisation dite de phase II ou III.

Réponse :

Une nouvelle sous-section 4.2.5 est ajoutée au rapport d'étude d'impact et elle s'intitule "Caractérisation environnementale de phase II". Le texte de cette nouvelle sous-section est le suivant :

« Sur la base des résultats de la caractérisation environnementale de phase I des lots touchés par le présent projet, des études de caractérisation des terrains de phase II seront nécessaires avant de réaliser les travaux de construction. Ces études seront alors conduites, pour chacun de ceux-ci, en se conformant au « Guide de caractérisation des terrains » du MDDEP et seront transmises avec les documents requis pour l'obtention du certificat d'autorisation de construction ».

QC 7 Caractérisation des sols

À la section 4.3.2, conformément au « Guide de caractérisation des terrains », l'initiateur de projet doit s'engager à caractériser les sols avant les travaux d'excavation via des stations d'échantillonnage prédéterminées et non durant les travaux à partir des piles de déblais. Ce commentaire vaut aussi pour la section 6.2.2. La caractérisation des sols en piles favorise la dilution de la contamination et n'est pas recommandée dans ce cas. Cette pratique doit être réservée aux cas particuliers et exceptionnels.

Réponse :

Sur la base des résultats de l'évaluation environnementale de site de phase I, réalisée en septembre 2006, un programme de caractérisation des sols et de l'eau souterraine sera élaboré. Le texte du 2^{ème} paragraphe de la sous-section 4.3.2 du rapport d'étude d'impact (p. 94) est alors modifié et il se lit dorénavant comme suit :

« Les déblais seront gérés en fonction de leur degré de contamination, en tenant compte des résultats de la caractérisation des sols de phase II et de phase III, si

cette dernière s'avérait nécessaire. De même, le revêtement bitumineux, les bordures de béton et les trottoirs qui devront être démantelés seront disposés ou réutilisés dans des sites autorisés à accueillir ce type de débris. Deux sites d'élimination existent dans la MRC du Haut-Richelieu, soit à Mont-Saint-Grégoire (matières résiduelles) et à Saint-Sébastien (matériaux secs). »

Aussi, le texte du 2^{ème} point de forme de la rubrique intitulée « Réalisation des travaux d'excavation, de terrassement et d'infrastructures souterraines », à la sous-section 6.2.2. du rapport d'étude d'impact (p. 116), est modifié de la manière suivante :

« Réaliser des travaux de caractérisation environnementale de phase II et de phase III si nécessaire aux endroits identifiés dans le rapport de caractérisation environnementale de phase I ».

QC 8 Travaux de terrassement

Selon le deuxième paragraphe de l'article 1 du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT), les concentrations de contaminants dans les sols sous l'assiette d'une chaussée ou d'un trottoir en bordure de celle-ci doivent être inférieures aux valeurs limites de l'annexe II. Nous considérons que les valeurs limites de l'annexe II du RPRT sont applicables à une contamination des sols sur toute l'emprise du MTQ, soit sous le terre-plein central, la chaussée, les bordures de route, les bandes gazonnées, les trottoirs ainsi que l'aire entre les trottoirs et la limite de l'emprise (que nous appelleront la banquette).

À la section 4.3.2, il est indiqué que normalement l'excavation pour aménager la nouvelle fondation de la route et la nouvelle chaussée se limite à 1 m de profondeur. À la suite de la caractérisation de phase II précédant les travaux de réfection, tous les sols contaminés au-delà de l'annexe II du RPRT de la zone des travaux devront être soit excavés et gérés dans un lieu autorisé ou bien, si admissibles, soumis à l'évaluation des risques à la santé, à l'écosystème et des impacts à l'eau souterraine. Une telle évaluation des risques réalisée selon les procédures établies permet de maintenir des contaminants dans le terrain au-dessus des valeurs limites du RPRT et doit être accompagnée d'un plan de réhabilitation comprenant des mesures de mitigation et des restrictions d'utilisation. Le plan de réhabilitation doit préalablement être approuvé par le MDDEP et les mesures de mitigation et les restrictions d'utilisation doivent être inscrites au registre foncier. Sous la banquette et en absence de travaux de réhabilitation, les sols contaminés au-delà de l'annexe II du RPRT, identifiés lors de la caractérisation de phase II et que le MTQ projette de maintenir en place devront faire l'objet d'un avis de contamination inscrit au registre foncier par le MTQ. Enfin, si la caractérisation de phase II détermine que des contaminants sont émis dans les sols ou l'eau souterraine par une source située au-delà de la limite de

l'emprise du MTQ, des mesures devront être prises afin que ces contaminants ne migrent plus dans l'emprise.

Réponse :

La zone des travaux comprend toute l'emprise du MTQ, soit le terrain sous le terre-plein central, la chaussée, les bordures de route, les bandes gazonnées, les trottoirs, ainsi que l'aire entre les trottoirs et la limite de l'emprise (appelée la banquette). Tous les sols qui seront excavés, dans la zone des travaux, seront disposés dans un lieu autorisé par le MDDEP, si ces sols démontrent des indices de contamination.

QC 9 Acquisition de terrains

Pour les terrains devant être acquis par le MTQ, si une partie est contaminée au-delà des critères de l'annexe II du RPRT et qu'une activité visée par le RPRT est ou a été pratiquée, un plan de réhabilitation doit être déposé au MDDEP en vertu de l'article 31.53 de la LQE puisqu'il y aurait alors changement d'utilisation du terrain.

Réponse :

L'acquisition de terrains pour la réalisation du projet d'urbanisation et de reconstruction de la route 104 constitue un changement d'utilisation des terrains en question. Pour ceux-ci, si une partie est contaminée au-delà des critères de l'annexe II du RPRT (étape de la caractérisation environnementale phase II) et qu'une activité visée par le RPRT est ou a été pratiquée, certaines exigences seront requises et suivies en vertu de l'article 31.54 de la LQE, puisqu'il y aurait alors un changement d'utilisation du terrain. À cet effet, et si le besoin le justifie, une caractérisation environnementale de phase III, suivie d'un plan de réhabilitation comprenant un calendrier d'exécution, ainsi que les mesures qui seront prises afin de protéger l'environnement, seront soumis au MDDEP pour approbation.

2.2 Qualité de l'air

QC 10 Station d'échantillonnage

Les données sur la qualité de l'air (section 3.2.2) proviennent de la station L'Acadie, située à environ 5 kilomètres du secteur à l'étude. Pouvez-vous évaluer la comparabilité de ces deux milieux?

Réponse :

La station d'échantillonnage L'Acadie a été retenue dans l'analyse puisqu'elle est la plus rapprochée du site du projet (un peu moins de 5 km, voir figure 6 dans le volume 1 du rapport d'étude d'impact). Par comparaison, les autres stations de la Rive-Sud de Montréal se trouvent entre 15 et 80 km du site du projet. De plus, ces autres stations se trouvent au nord du secteur visé (ex : Brossard, Varennes), dans des lieux qui, par rapport au site du projet, sont opposés à la direction des vents dominants. C'est pendant l'été que les vents du sud-ouest et du sud prédominent, selon la consultation effectuée de la rose des vents de la station météorologique de Saint-Hubert.

Le milieu environnant de la station L'Acadie est comparable à celui du projet à l'étude. D'une part, les abords de la route 219, le long de laquelle se trouve la station, sont urbanisés de chaque côté, comme c'est le cas pour le segment de la route 104 à l'étude. À l'instar des environs de la route 104, il s'agit d'un milieu où des développements s'y poursuivent toujours et qui est côtoyé par des terres agricoles à proximité du côté ouest, soit à moins de 1 km. Le débit de circulation sur la route 219, dans le secteur de la station L'Acadie, est presque aussi important que ceux enregistrés sur la route 104 dans le secteur d'étude (17 500 véh./j sur la route 219 versus de 16 900 à 24 800 véh./j sur la route 104 (source du DJMA sur la route 219 : Carte des débits de circulation 2004 du MTQ)).

Toutefois, il existe quelques différences entre les deux milieux. La principale vient du fait que les abords de la route 219 ont une plus grande vocation industrielle que la route 104, dont les parties riveraines sont avant tout dominées par des implantations commerciales. Les usages industriels dans le secteur de la route 219 y sont aussi amplifiés par la présence de sites d'extraction d'importance et de deux corridors ferroviaires. Ainsi, le milieu environnant de la station L'Acadie semble comporter des usages qui sont plus susceptibles d'altérer la qualité de l'air, que dans le cas de la route 104. Or, les données analysées à cette station ne posent pas de problème particulier. On peut donc déduire que le milieu de la route 104 ne présente pas de sensibilité particulière au chapitre de la qualité de l'air.

QC 11 Construction

Vous mentionnez à la page 132 que « La situation n'apparaît pas critique en raison de la bonne qualité de l'air générale du secteur d'étude, mais elle se doit tout de même d'être prise en compte dans une perspective de nuisances possibles sur le milieu environnant ». Préciser comment les impacts sur la qualité de l'air seront considérés.

Réponse :

Les impacts sur la qualité de l'air lors des travaux sont exposés au point 6.2.5.4 du rapport d'étude d'impact. On anticipe une augmentation des concentrations de poussières et un accroissement des polluants résultant des gaz d'échappement de la machinerie lourde. Afin de contrer ces impacts appréhendés, on mettra en œuvre plusieurs mesures d'atténuation courantes telles qu'elles sont présentées à la page 117 du rapport d'étude d'impact à la rubrique « Protection de la qualité de l'air ambiant durant les travaux ».

QC 12 Exploitation

Pour la phase d'exploitation du projet, le ministère de la Santé et des Services sociaux s'interroge sur le fait qu'aucun suivi n'est prévu pour vérifier l'évolution de la qualité de l'air, principalement quant aux gaz associés au smog (oxydes d'azote, ozone, hydrocarbures et particules fines). Expliquer votre choix de ne pas faire de suivi de ces gaz.

Réponse :

Le projet consiste en la restauration d'une route existante, à quatre voies, dont la capacité ne sera pas augmentée. Le débit de circulation est demeuré relativement stable sur la route 104 depuis la fin des années 90 (voir tableau 4 du volume 1 du rapport d'étude d'impact); bien qu'il soit prévu qu'il pourrait augmenter de manière plus soutenue au cours des 10 à 15 prochaines années. Tel que mentionné à la page 120 du rapport d'étude d'impact (1^{er} paragraphe), l'augmentation de matières polluantes en phase d'exploitation ne résultera que de la croissance normale du trafic sur la route 104. Pour cette raison, le Ministère croit qu'il n'est pas requis d'entreprendre un suivi environnemental de la qualité de l'air.

QC 13 Ozone

À la page 40, spécifier si la norme horaire est de 80 ou 82 ppb. La norme du MDDEP est de 80 ppb.

Réponse :

Une erreur s'est glissée à la page 40 du rapport de l'étude d'impact. Il faut lire le quatrième paragraphe comme suit :

« Inversement, parmi les stations d'observation, c'est celle de l'Acadie qui présente la concentration maximale horaire la plus grande en terme d'ozone (O₃), soit 98 ppb en 2003. C'est également cette station qui enregistre le plus grand nombre de dépassements dans une année de la norme horaire applicable en la matière, soit 82 dépassements en 2003. La norme horaire pour ce paramètre est une concentration de 80 ppb. »

2.3 Entreposage de produits

QC 14 Contrôle

Vous mentionnez à la section 4.3.1 qu'il y aura des produits tels les huiles, lubrifiants, dégraissseurs, peintures, etc. qui seront entreposés. Évaluer le volume prévu de ces produits et leur temps d'entreposage. Comment l'accès à ces produits sera-t-il contrôlé?

Réponse :

La durée d'entreposage des produits d'entretien (huiles, lubrifiants, dégraissseurs, etc.) se limite à environ 12 mois, soit le temps de réaliser les travaux. Pour ce qui est du volume de ces produits, les quantités entreposées seront minimales. Il n'y aura pas de citerne étant donné les nombreuses stations d'essence le long de la route. Les peintures seront limitées à quelques canettes de type « fluorescentes » servant au marquage pour les travaux. Donc, tout au plus, on retrouvera quelques bidons et de petits réservoirs pour les huiles, les lubrifiants et les autres produits du même genre.

Ces produits seront entreposés à proximité de l'aire d'entretien de la machinerie. L'accès au site d'entreposage sera contrôlé en se conformant aux procédures habituelles du MTQ : endroits clôturés et verrouillés, avec restriction pour le personnel autorisé seulement, etc. En outre, pour s'assurer du respect de ces dispositions, (page 114 du rapport d'étude d'impact (2^e mesure d'atténuation applicable à l'aménagement des installations de chantier)), le surveillant devra approuver la localisation des aires d'entreposage et les modalités de contrôle et d'accès à celles-ci.

3 MILIEU HUMAIN

3.1 Terrains

QC 15 Situation dérogatoire

Le tableau de la section 3.4.4 présente les normes quant aux marges de recul des bâtiments et à la dimension des terrains. À la section 6.2.5, il est mentionné qu'une situation dérogatoire pourrait être créée par le projet pour la Caisse populaire, à moins que la Ville n'interprète différemment les marges de recul avant et latéral. Il est écrit « (...)il est recommandé de voir avec la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu comment elle interprète sa réglementation (..) ». Préciser qui sera chargé de cette démarche.

Réponse :

Tout récemment, en juillet 2006, le ministère des Transports a eu connaissance de la vente de la Caisse populaire du secteur Saint-Luc au bénéfice d'un promoteur immobilier, qui entend démolir le bâtiment sous peu. La Ville a sensibilisé ce promoteur au nouveau projet de la route 104 pour que son aménagement respecte les nouvelles limites d'emprises requises pour le projet et la réglementation municipale en matière de marges de recul. Ainsi, la situation dérogatoire appréhendée par rapport au bâtiment de la Caisse n'existe plus.

QC 16 Patrimoine bâti

La maison du 369, boulevard Saint-Luc, a été identifiée comme étant d'intérêt patrimonial par la Ville. Il est mentionné à la section 4.1 que l'expropriation touchera des bandes de terrains entre les numéros 323 et 369, ce que montre aussi la figure 10, mais sur la figure 12 il est plutôt montré les numéros civiques 323 à 363. Confirmer les numéros civiques touchés par les acquisitions. Nous notons que, comme mentionné à la section 6.2.5.8, le bâtiment d'intérêt patrimonial ne sera aucunement affecté par les travaux.

Réponse :

Du côté nord, les acquisitions visent les numéros civiques 323 à 365 inclusivement. Les propriétés visées par les acquisitions sont toutes identifiées au tableau 20 du rapport d'étude d'impact.

Au 2^e paragraphe de la section 4.1 du rapport (p. 73), on mentionne que les acquisitions se rendent jusqu'au numéro civique 369, sans toucher à cette propriété. Au numéro civique 369,

la figure 10 montre que la limite d'emprise future se superpose à celle qui existe à l'heure actuelle.

Pour plus de détails visuels sur les parcelles requises, il faut plutôt se référer à la figure 11 qui traite spécifiquement de ce sujet. Cette dernière figure fait d'ailleurs le lien avec les parcelles listées au tableau 20.

Quant à la figure 12, elle contient effectivement une erreur d'édition en n'indiquant pas que la ligne d'emprise future se rend jusqu'à la limite des propriétés numéros 365 et 369. A la fin du présent document (annexe 1), se trouve une version corrigée de cette figure.

QC 17 Patrimoine bâti

Pouvez-vous expliquer de façon générale en quoi consistaient les ententes de principes conclues en 1999 et 2000 avec les commerçants?

Réponse :

Les ententes conclues entre les commerçants et la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu portaient sur les entrées charretières. Après la consultation publique de l'hiver 1999, initiée par le MTQ, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a invité tous les riverains touchés par le projet de la route 104, à se prononcer individuellement, qu'ils soient des commerçants ou des résidents. Les ententes conclues avec les citoyens désireux de conclure un compromis avant le projet ont été conservées par la Ville et concernaient, essentiellement, la largeur des accès commerciaux.

3.2 Climat sonore

QC 18 Points de mesure

Les points de mesures de bruit sur la figure 8 doivent être numérotés en concordance avec le tableau 17.

Réponse :

Il manque deux points de mesure de bruit, soit les numéros 7 et 8, au tableau 17 du rapport (page 70). Ils ont été réalisés le 8 décembre 2005, tardivement par rapport aux autres et ils se situent un peu à l'ouest de la zone d'étude.

Le rapport de l'étude de bruit, à l'annexe 11 du volume 2 du rapport d'étude d'impact, fait état de ces points de mesure. Ceux-ci sont localisés 150 m à l'ouest de la rue Louis-Fréchette, du

côté nord de la route 104. Les dates des relevés pour les points numéros 1 à 6 se trouvant dans cette même annexe sont justes. Ces relevés ont été réalisés les 27 et 28 octobre 2005 (et non en novembre comme il a été mentionné au 3^e paragraphe de la sous-section 3.4.9 du rapport d'étude d'impact – volume 1).

On retrouve donc une version corrigée du tableau 17 ci-dessous, ainsi qu'une mise à jour des deux feuillets de la figure 8 (annexe 1 du présent document) et ce, de manière à faire le lien avec ce même tableau.

Tableau 17 (version révisée)

Résultats des relevés permettant de caractériser l'ambiance sonore en bordure de la route 104

Point	Type et durée de la mesure	Situation par rapport à la route*	Niveau de bruit
1	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 24 heures (Leq 24 h)</u>	Éloignement de <u>15 m</u> correspondant à la <u>1^{re} rangée</u> de bâtiments	64 dBA
2	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 15 minutes</u>	Éloignement de <u>57 m</u> correspondant à la <u>2^e rangée</u> de bâtiments	56 dBA
3	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 1 heure</u>	Éloignement de <u>30 m</u> correspondant à la <u>1^{re} rangée</u> de bâtiments	64 dBA
4	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 1 heure</u>	Éloignement de <u>85 m</u> correspondant à la <u>2^e rangée</u> de bâtiments	60 dBA
5	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 1 heure</u>	Éloignement de <u>15 m</u> correspondant à la <u>1^{re} rangée</u> de bâtiments	68 dBA
6	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 1 heure</u>	Éloignement de <u>75 m</u> correspondant à la <u>3^e rangée</u> de bâtiments	53 dBA
7	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 1 heure</u>	Éloignement de <u>18 m</u> à l'intérieur du projet de développement De Lourtel (voir figure 7 pour ce projet)	70 dBA°
8	Mesure du niveau de bruit équivalent d'une <u>durée de 1 heure</u>	Éloignement de <u>41 m</u> à l'intérieur du projet de développement De Lourtel (voir figure 7 pour ce projet)	64 dBA°

* : les distances sont par rapport à la voie de circulation la plus rapprochée des bâtiments

° : dans l'étude sectorielle de bruit se trouvant à l'annexe 11 du rapport d'étude d'impact, il y a eu une inversion des niveaux de bruit entre ces deux points, puisque le niveau le plus élevé correspond au point le plus éloigné de la route et le niveau le plus bas au point le plus rapproché; les bons niveaux sonores pour chacun de ces points sont ceux qui sont présentés dans la version révisée du présent tableau.

Phase de construction

QC 19 Voies de déviation

À la section 4.3.6, il n'est pas clair si des voies de déviation étaient possibles à l'extérieur de l'emprise de la route 104. Confirmer si cette possibilité existe et dans l'affirmative, quelles pourraient être les options de parcours pour la déviation?

Réponse :

Le maintien de la circulation pendant les travaux se fera à l'intérieur des emprises du MTQ.

QC 20 Horaire de travail

L'initiateur de projet prévoit-il des travaux le samedi? Avez-vous envisagé de limiter l'exposition des enfants au bruit par exemple en procédant aux travaux à proximité des écoles pendant la période de congés scolaires?

Réponse :

L'horaire des travaux d'exécution est du lundi au samedi de 7 h à 19 h. Toutefois, des précautions particulières seront convenues avec l'entrepreneur pour accommoder les écoles.

QC 21 Durée des travaux

Quelle est la durée prévue des travaux?

Réponse :

La durée des travaux est évaluée à 12 mois, sans compter les travaux préparatoires, tels que les déplacements de services publics et d'enseignes commerciales.

QC 22 Programme de contrôle

L'étude d'impact indique qu'un programme de contrôle permettant une surveillance des niveaux de bruit pendant les travaux devra être élaboré. Nous notons avec satisfaction que l'étude d'impact (annexe 11 – Étude sectorielle sur le bruit) reproduit les limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction. Cependant, les indices spécifiés dans cette politique sectorielle du MDDEP n'ont pas été retenus pour la détermination des seuils maximaux acceptables. Dans le cadre de la réalisation de ce projet où certaines résidences seront localisées lors de la construction à quelques mètres des travaux, le niveau de bruit provenant du chantier doit être géré de manière étroite.

Nous sommes donc d'avis que les limites préconisées par le MDDEP qui permettent une meilleure protection que le seuil maximal permis par le MTQ (75 dBA) doivent

être considérées dans le devis spécial exposant le programme de surveillance du bruit qui sera élaboré avant le début des travaux. Vous trouverez en annexe (annexe 2 du présent document) un extrait d'un devis spécial de gestion du bruit sur le chantier préparé par le MTQ et déposé au soutien d'une demande de certificat d'autorisation requis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour un projet routier, qui présente à notre satisfaction, les objectifs de protection du climat sonore en période de construction.

Réponse :

L'application stricte de la Politique sectorielle du MDDEP ne permettait pas de réaliser le projet. L'extrait du devis spécial se trouvant à l'annexe 2 du présent document et proposé par le MDDEP servira de document de référence dans le cas du projet à l'étude afin de contrôler le bruit lors des travaux. Toutefois, il est possible que ponctuellement l'usage de la machinerie génère un bruit supérieur à 75 dBA.

QC 23 Niveaux sonores actuels et prévus

L'évaluation du climat sonore projeté se base sur une vitesse de circulation présumée de 50 km/h. Des simulations pour une vitesse de 60 km/h, reflétant davantage la réalité, auraient-elles mené aux mêmes résultats?

Réponse :

On peut affirmer qu'en utilisant une vitesse de 60 km/h pour simuler le climat sonore actuel et projeté, au lieu de la vitesse affichée de 50 km/h, les résultats de l'étude sonore auraient été sensiblement les mêmes.

D'une part, des évaluations théoriques faites par le Ministère (« Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière », 1994) révèlent que, pour des débits de circulation oscillant de 20 000 à 40 000 vé./j, les isocontours de 65 et 60 dBA Leq_{24h} ne sont repoussés respectivement que de 2 à 4 m et de 5 à 7 m, lorsque la vitesse considérée passe de 90 km/h à 100 km/h. Pour notre étude, ces isocontours seraient encore moins repoussés vers les résidences, puisque la vitesse en cause est de 50 km/h. Ainsi, le dénombrement des résidences, par classe de perturbation sonore, ne devrait pas tellement changer par rapport à ce qui est contenu dans l'étude de bruit (annexe 11, volume 2 du rapport d'étude d'impact). Les graphiques théoriques ayant servi pour une approximation du climat sonore en bordure d'une infrastructure routière en fonction des débits de circulation se retrouvent à l'annexe 3 du présent document. Cependant, pour ces graphiques, il n'y pas d'isocontour théorique disponible pour des vitesses en deçà de 70 km/h.

Par ailleurs, lors de l'étude d'impact réalisée pour le projet l'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion (GENIVAR, 2006; étude déposée au MDDEP, mais qui n'est pas encore publique), il a été mis en évidence que le fait de réduire la vitesse de 50 km/h à 30 km/h avait pour effet de réduire de 2 dBA Leq_{24hr} en moyenne, le niveau de bruit à la première rangée d'habitations d'un futur boulevard urbain. Cette estimation concerne une artère avec un débit de circulation d'un peu moins de 20 000 véh/j. Alors, dans le cas à l'étude, on peut présumer que la considération d'une vitesse de 60 km/h en remplacement d'une vitesse de 50 km/h aurait pour effet de faire augmenter le niveau de bruit aux environs de 1 dBA Leq_{24h} le long des résidences. Toutefois, comme cette augmentation serait applicable tant aux niveaux sonores actuels qu'aux niveaux sonores projetés, cela ne changerait en rien l'importance des impacts déjà évalués dans le rapport de l'étude de bruit (en référence à la méthode du MTQ, qui repose sur la grille d'évaluation se trouvant à l'annexe B de ce rapport; voir l'annexe 11 du volume 2 du rapport d'étude d'impact). Ainsi, qu'il s'agisse du climat sonore actuel ou projeté, les niveaux de bruit pour la première rangée d'habitations le long de la route 104 varieraient le plus souvent de 60 à 64 dBA Leq_{24hr} même avec une vitesse de 60 km/h. L'augmentation de bruit serait en deçà du seuil de perception pour l'oreille humaine qui s'établit à 3 dBA.

QC 24 Niveaux sonores pour certaines résidences

Afin de bien évaluer les impacts sonores du projet, l'initiateur doit présenter un tableau permettant de comparer les niveaux sonores actuels en $L_{Aeq,24h}$ (année 2008) et projetés (année 2009 et 2019) pour les 48 logements qui sont situés directement en bordure de la route 104 et pour lesquels selon votre évaluation, un degré de gêne est susceptible de les affecter. Ce tableau devra également inclure les bâtiments institutionnels qui comportent des espaces extérieurs qui requièrent un climat sonore propice aux activités humaines (cours d'école, parc, etc.). Selon notre compréhension, les 48 logements sont identifiés à la figure 12 (feuille 1 et 2) de l'étude d'impact (p. 141 et 142); le tableau doit donc référer précisément aux numéros identifiés sur cette figure.

Selon l'étude d'impact, « [...] 11 résidences passeront d'un degré de perturbation acceptable à faible tandis que 2 autres résidences passeront d'un degré de perturbation de faible à moyen entre 2009 et 2019 ». Le tableau demandé ci-dessus doit inclure les niveaux sonores actuels et prévus au droit de ces résidences et la localisation de celles-ci doit être possible préférentiellement à la figure 12 de l'étude d'impact.

Réponse :

Le tableau joint à l'annexe 4 du présent document détaille les niveaux de bruit et les degrés de gêne anticipés pour les horizons 2008 (situation tout juste avant les travaux), 2009 (année

suivant la mise en opération de la route reconstruite) et 2019 (dix ans après la mise en service de celle-ci). Le nombre de logements dans ce tableau est un peu plus élevé que ce qui est mentionné à l'avant-dernier paragraphe de la sous-section 3.4.9 du rapport d'étude d'impact, soit 57 versus 48 dans le rapport de l'étude d'impact. Ceci s'explique en raison d'une bâtisse de six (6) logements qui a été omise lors de la rédaction du texte du rapport et par des précisions additionnelles fournies quant au nombre de logements recensés dans certaines bâtisses du secteur de la rue Bélair.

Les numéros civiques dans le tableau réfèrent à ceux apparaissant à la figure 12 du rapport. D'ailleurs, on retrouve une nouvelle version de la figure 12 à la fin du présent document (annexe 1), dans laquelle on identifie par un « R » toutes les résidences avec leur numéro civique. De même, dans cette nouvelle version de la figure 12, on identifie les résidences pour lesquelles le degré de gêne passera, entre 2009 et 2019, d'acceptable à faible (i.e. où le niveau de bruit augmentera de 55 à 56 dBA Leq_{24h}) ou de faible à moyen (i.e. où le niveau de bruit augmentera de 60 à 61 dBA Leq_{24h}). Notons enfin que le tableau intègre les niveaux de bruit et le degré de gêne anticipé en façade des trois principales institutions le long de la route 104, soit l'école Sacré-Cœur, la bibliothèque municipale (ancien Hôtel-de-Ville) et l'église avec le presbytère.

QC 25 Mesures d'atténuation et de compensation

Selon les résultats de l'analyse du climat sonore actuel libellés dans l'étude d'impact, le milieu d'étude est passablement perturbé par le bruit. Le milieu riverain de la route 104 subit actuellement des niveaux sonores attribuables à la circulation routière se situant entre 60 et 65 dB $L_{eq,24h}$. Lorsque la nouvelle route aura été mise en opération, un impact sonore nul a été évalué à l'ouverture alors qu'à la dixième année suivant sa mise en service, un impact faible est appréhendé. Dans l'étude d'impact, l'importance de l'impact sonore du projet a été évaluée « faible ». Sur la base de ces résultats, aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'a été proposée. Or, nous estimons que ces niveaux sonores élevés constituent une source de nuisance pour les riverains et dépassent les valeurs guides préconisées par l'Organisation mondiale de la santé afin d'éviter une gêne sérieuse. Par ailleurs, dans le cadre de l'approche corrective privilégiée dans votre Politique sur le bruit routier, les zones sensibles où un niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dB $L_{eq, 24h}$ peuvent faire l'objet d'une demande des municipalités afin que des mesures correctives soient mises en place pour atténuer les impacts sonores. Dans le contexte du projet de la route 104, nous estimons pertinent que l'initiateur évalue les possibilités pour ne pas détériorer et même diminuer la pollution sonore. La possibilité d'avoir recours aux mesures d'atténuation et de compensation suivantes afin de protéger la qualité des personnes touchées doit être exposée :

- **L'utilisation d'un revêtement de la chaussée qui réduit le bruit;**
- **l'installation d'un système de tableaux afficheurs destiné à contrôler la vitesse en informant les usagers de tout dépassement, particulièrement à la hauteur des immeubles publics et à l'approche par l'ouest du noyau urbain;**
- **l'affichage de pictogrammes destinés aux camionneurs afin de restreindre l'utilisation des freins moteurs (impact sonore identifié par les résidents et commerçants du secteur);**
- **la mise sur pied d'un programme de compensation visant l'amélioration de l'insonorisation de la façade des bâtiments résidentiels et institutionnels riverains à la route 104.**

Réponse :

Le projet de reconstruction de la route 104 ne vise pas à augmenter sa capacité ni à changer sa vocation. Pour le projet à l'étude, on constate que le bruit n'augmentera que de 1 dBA Leq_{24h} et que tous les impacts appréhendés sont faibles. Par ailleurs, les perturbations par le bruit pourront être moindres grâce à une surface de roulement neuve. Actuellement, on observe de nombreux défauts dans la chaussée, des trous et des crevasses, entre autres.

L'approche correctrice indiquée dans la Politique sur le bruit routier doit être initiée par une demande de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Cette problématique n'a jamais été soulignée par la Ville lors des rencontres bipartites. De plus, le Ministère n'intervient que dans les zones où le climat sonore dépasse 65 dBA Leq_{24h} , ce qui n'est pas encore le cas le long de la route 104.

QC 26 Programme de suivi environnemental du climat sonore en période d'exploitation

L'étude d'impact indique que l'augmentation du bruit en phase d'exploitation du projet ne requiert pas l'élaboration d'un programme de suivi de l'impact sonore. Considérant que les riverains à la route 104 subissent un climat sonore détérioré, il est souhaité que l'initiateur envisage réaliser un programme de suivi du climat sonore généré par l'exploitation de l'infrastructure routière. Outre la prévision de relevés sonores et de comptages de véhicules, l'initiateur doit évaluer la possibilité d'effectuer une étude de perception du climat sonore auprès des riverains de la route 104. L'initiateur peut se référer au document : « Spécification technique ISOTS/15666 – Acoustique – Évaluation de la gêne causée par le bruit au moyen d'enquêtes sociales et d'enquêtes socio-acoustiques ».

Réponse :

Le climat sonore des riverains de la route 104 pourrait se détériorer sans que le ministère des Transports intervienne. Le secteur Saint-Luc poursuit son développement et le trafic, progressivement, suit la même tendance. Le projet prévu ne modifie en rien le nombre de voies ni la géométrie de la route, puisque les modifications à apporter concerne les fondations de la chaussée et l'ajout de trottoirs, sécurisant ainsi ce secteur. La reconstruction de la chaussée améliorera de beaucoup la qualité de celle-ci, réduisant ainsi le bruit associé à un mauvais roulement.

Avec le peu de changements appréhendés par rapport à la situation actuelle en matière de pollution sonore, il n'est donc pas dans l'intention du MTQ d'entreprendre une enquête socio-acoustique ou socio-communautaire sur le sujet.

Le Ministère réalisera de nouveaux comptages et des relevés sonores sur la route avant d'entreprendre les travaux, à la première (1^{ère}) et à la cinquième (5^e) années d'opération des nouveaux aménagements, le tout afin de valider ceux effectués dans la présente étude d'impact et ayant servi aux modélisations sonores.

3.3 Piétons et voies cyclables

QC 27 École Sacré-Coeur

L'annexe 12 présente le projet de réaménagement du stationnement de l'école Sacré-Coeur. Il y est indiqué quatre traverses piétonnières sur la rue Courville et le boulevard Saint-Luc. La figure 10 indique deux traverses piétonnières au même endroit. Préciser et expliquer le nombre de traverses retenu.

Réponse :

Le réaménagement du stationnement de l'école Sacré-Coeur vient tout juste d'être terminé en août 2006. Le plan de 2005 annexé à l'étude d'impact est un plan concept et ne tient pas compte des réserves du Ministère, en ce qui a trait au nombre de traverses piétonnières devant être aménagées à l'intersection du boulevard Saint-Luc et de la rue Courville.

Le 3 juillet 2006, après avoir obtenu l'assentiment de la Commission scolaire des Hautes Rivières, le Ministère a confirmé le nombre de traverses piétonnières avec la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, responsable des travaux du stationnement. Ces dernières seront limitées à deux, telles qu'elles avaient été présentées dans les plans d'avant-projet préliminaire de la route 104 à la figure 10, feuillet 3, du rapport de l'étude d'impact.

L'accès au nouveau stationnement étant un abaissement du trottoir, le long du boulevard Saint-Luc, il ne peut y avoir de traverse piétonnière à cet emplacement.

QC 28 Rue Donais

Expliquer dans quelle mesure la traverse piétonnière prévue à la rue Donais, utilisée, selon ce qui est ressorti de la consultation du public, par des personnes handicapées, répond au « Plan d'action relatif aux obstacles à l'intégration des personnes handicapées - Loi 56 » de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Réponse :

La traverse piétonnière de la rue Donais, identifiée comme traverse pour personnes à mobilité réduite, accommode particulièrement la clientèle de deux résidences de la rue Donais, leur donnant ainsi un accès direct au supermarché IGA.

Le « Plan d'action relatif aux obstacles à l'intégration des personnes handicapées – Loi 56 », de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, ne fait pas de référence aux traverses piétonnières. Toutefois, le Ministère intègre les préoccupations associées à la Loi 56 dans ses ouvrages qui touchent les personnes à mobilité réduite, en s'assurant d'aménager des abaissements dans les trottoirs, dans les terre-pleins et d'y implanter des bollards pour favoriser l'accès des chaises roulantes.

De plus, le comité de gestion du Ministère prévoit adopter le « Plan d'action pour les personnes handicapées - 2006 », gage de son respect et de l'intégration de la Loi 56 aux projets routiers.

De ce fait, en plus de reproduire les abaissements de trottoir et de terre-plein du boulevard Saint-Luc, conformément à la traverse piétonnière existante, il y aura, lors de l'exécution des travaux prévus dans la présente étude, l'installation d'une allée transversale dans la bande engazonnée pour atteindre le supermarché IGA. Le tout est représenté au feuillet 2 de la figure 10 du rapport d'étude d'impact.

QC 29 Rue des Lilas

À la demande d'un résident pour une traverse piétonnière à la rue des Lilas, vous répondez que le besoin doit justifier ce type d'intervention. Votre évaluation du nombre de piétons potentiels tient-il compte des développements domiciliaires prévus par la Ville et des usagers de l'autobus (puisque'il y a un arrêt à cette intersection)?

Réponse :

Le Ministère a procédé au comptage des piétons et des véhicules à l'intersection des rues des Lilas et Daniel le 2 août 2006, pour bien cerner la situation actuelle et déterminer si la traverse piétonnière était justifiée. Puisque les résultats de ce comptage cautionnent l'implantation d'une traverse piétonnière, le Ministère intégrera cette nouvelle intervention au présent projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104.

QC 30 Voies cyclables

L'aménagement de voies cyclables sur le boulevard Saint-Luc a fait l'objet de nombreuses demandes lors de la consultation que le ministère des Transports a effectuée. « La politique québécoise du transport collectif » mentionne que le gouvernement entend privilégier la marche et le vélo. On y note que le gouvernement a investi dans ce domaine par le biais de la « Politique sur le vélo » du ministère des Transports (et de la Société de l'assurance automobile du Québec). Dans cette politique, plusieurs orientations sont présentées, notamment au niveau de la planification au niveau régional.

Préciser comment s'inscrit la proposition du ministère des Transports de ne pas intégrer de voies cyclables à ce projet en lien, entre autres, avec la Politique sur le vélo, le schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Richelieu et le réseau cyclable existant dans le secteur de Saint-Luc. Existe-t-il des critères de sécurité pour en arriver à une telle décision?

Réponse :

À ce jour, le schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Richelieu n'aborde pas les réseaux cyclables locaux. Le Ministère n'étant pas promoteur d'aménagements cyclables, il est de la responsabilité des municipalités concernées d'agir à titre de maître d'œuvre.

Par contre, selon sa Politique sur le vélo, le Ministère peut accorder ou non une aide financière si l'aménagement prévu respecte les critères établis. Cette politique, qui est un document issu d'une initiative conjointe entre le MTQ et la SAAQ (Société d'assurance automobile du Québec), présente trois objectifs globaux :

- La promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route;
- L'amélioration du système de transport pour les cyclistes;
- L'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport.

En vertu du premier objectif édicté ci-dessus, le Ministère ne souhaite pas implanter des voies cyclables le long du boulevard Saint-Luc, car cet ajout est en mesure de générer de l'insécurité auprès des cyclistes, de par les nombreux accès commerciaux au boulevard et le grand nombre de véhicules qui y circulent. Par conséquent, dans une lettre du 19 juillet 2006, la Ville cautionne le Ministère dans sa position vis-à-vis la route 104. Conformément à son plan directeur en la matière, elle a d'ailleurs aménagé un parcours cyclable afin de relier les quartiers résidentiels aux écoles La Providence et Sacré-Cœur, hors du boulevard Saint-Luc. Le réseau cyclable du secteur Saint-Luc et la lettre de la Ville sur ce sujet se retrouvent à l'annexe 5.

D'ailleurs, à l'intersection du boulevard Saint-Luc et de la rue Courville, le Ministère prévoit un aménagement qui favorisera une traversée sécuritaire à la fois pour les piétons et les cyclistes. Cet aménagement est d'autant plus important qu'il permettra aux écoliers de traverser de part et d'autre du boulevard, afin de se rendre à l'une des écoles.

QC 31 Sécurité

Le ministère des Transports justifie le refus d'intégrer une voie cyclable au projet par une question de sécurité compte tenu du grand nombre d'accès à la route. Ce constat s'applique-t-il également aux piétons qui emprunteront les trottoirs?

Réponse :

Le MTQ bénéficie d'une expérience vaste et variée en matière de comptages (manuel, automatisé). Cette expérience de même que certaines études sur le comportement des usagers permettent d'évaluer la distance d'anticipation d'un véhicule en mouvement.

Un automobiliste ayant une vitesse de roulement de 60 km/h, a besoin d'une distance d'anticipation du mouvement des piétons moindre qu'un automobiliste à 100 km/h. Ce parallèle est valable pour un piéton sur un trottoir par rapport à un cycliste sur une voie cyclable, puisque le cycliste se déplace plus vite que le piéton. Le cycliste circule avec une certaine vitesse qui augmente d'autant son temps de réaction lorsqu'il est en conflit avec un véhicule en mouvement (entrant ou sortant d'un accès commercial) et vice-versa. De plus, le

cycliste de par sa vitesse de roulement ajoute un effet de surprise lorsqu'il surgit ou traverse les accès, également empruntés par des véhicules, ce qui le défavorise en cas de confrontation.

Le piéton, pour sa part, avec une vitesse de marche plus modérée sur un trottoir que celle du cycliste, bénéficie de plus de temps pour réagir dans les mêmes circonstances. La sécurité des piétons sur les trottoirs n'est donc pas menacée par le grand nombre d'accès et le débit véhiculaire élevé de la route 104.

QC 32 Sécurité dans les travaux

Comment sera gérée la sécurité des piétons durant la période de travaux?

Réponse :

Pendant l'exécution des travaux, il y aura des passages réservés et sécurisés pour les piétons, grâce à des glissières de chantier en béton.

4. PLAN DES MESURES D'URGENCE

QC 33 Bris

Qu'elles sont les mesures prévues advenant le bris d'une conduite de gaz souterraine?

Réponse :

Les corps policiers ou le responsable du chantier communique avec le CDT (Centre de télécommunications du MTQ) en cas de sinistre. Advenant le bris d'une conduite de gaz souterrain, dès que le CDT est avisé, il met en œuvre la procédure prévue pour un tel bris. Celle-ci implique, entre autres, de s'assurer que les services prioritaires soient sur place. Le MTQ va s'entendre avec les intervenants sur la durée de la fermeture de la route, afin d'établir des chemins de contournement sécuritaires.

QC 34 Commentaires du ministère de la Sécurité publique

Le ministère de la Sécurité publique considère recevable l'étude d'impact, mais attire votre attention sur les commentaires suivants :

- **s'assurer que durant la phase de construction, les véhicules d'urgence pourront circuler librement pour se rendre sur les lieux des sinistres;**
- **avant le début des travaux de construction, mettre à jour les informations qui se retrouvent à l'annexe 19 du volume 2 (Logigrammes des actions à prendre en situation d'urgence);**
- **s'assurer d'harmoniser le plan des mesures d'urgence avec celui de la municipalité et l'aviser advenant qu'un sinistre se produise.**

Réponse :

Avant d'entreprendre les travaux de construction, le Ministère rencontrera la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, pour harmoniser, entre autres, le plan des mesures d'urgence avec le leur. Le contenu de ce plan sera donc mis-à-jour à cette date.

Par ailleurs, les véhicules d'urgence auront toujours accès aux lieux des sinistres pendant les travaux.

