
Questions et commentaires

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

Dossier 3211-05-418

Le 2 août 2006

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
1. MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION.....	1
2 MILIEU PHYSIQUE	1
2.1 Qualité des sols.....	2
2.2 Qualité de l'air.....	3
2.3 Entreposage de produits	4
3 MILIEU HUMAIN	4
3.1 Terrains	4
3.2 Climat sonore	5
3.3 Piétons et voies cyclables.....	7
4. PLAN DES MESURES D'URGENCE	8
ANNEXE.....	9

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports 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).

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

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 sur le territoire à l'étude ou à proximité et aucune dans un horizon de 5 et de 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.

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?

2 MILIEU PHYSIQUE

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 fait 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?

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 Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu en 2003-2004 dans l'axe de la route 104. Pouvez-vous obtenir l'information de la Ville et élaborer sur ces travaux en terme de contamination des sols et de l'eau souterraine et sa localisation?

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.

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.

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.

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 et à l'écosystème et à l'évaluation des impacts sur 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 ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (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 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.

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.

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 km du secteur à l'étude. Pouvez-vous évaluer la comparabilité de ces deux milieux?

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.

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.

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.

2.3 Entreposage de produits

QC-14

Vous mentionnez, à la section 4.3.1, qu'il y aura des produits tels les huiles, les lubrifiants, les dégraisseurs, les 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?

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 latérale. 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.

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.

QC-17 Ententes de principes

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

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.

Phase de construction

QC-19 Voies de déviation

À la section 4.3.6, il n'est pas clair si des voies de déviation seraient 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?

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?

QC-21 Durée des travaux

Quelle est la durée prévue des travaux?

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 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 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.

Phase exploitation

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?

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 $L_{Aeq, 24 h}$ (année 2008) et projetés (années 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 (feuillet 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.

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 dBA $L_{eq, 24 h}$. 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 appréhendée. 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 dBA $L_{eq, 24 h}$ 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 (annexe 15));
- offrir un programme de compensation visant l'amélioration de l'insonorisation de la façade des bâtiments résidentiels et institutionnels riverains à 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 ».

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-Cœur. 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.

QC-28 Rue Donais

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

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) ?

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?

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?

QC-32 Sécurité durant les travaux

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

4. PLAN DES MESURES D'URGENCE

QC-33

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

QC-34

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 Ville et l'aviser advenant qu'un sinistre se produise.

Original signé par :

Francine Audet, géol., M.Sc.

Chargée de projet

Service des projets en milieu terrestre

ANNEXE

SEUILS À RESPECTER

Niveaux sonores équivalents au bruit ambiant sans travail

Le bruit de chantier perçu dans les zones sensibles devra être le plus près possible du niveau de bruit ambiant existant avant les travaux, ou le plus près possible de 55 dBA si le bruit ambiant est inférieur à cette valeur, tel que défini principalement par les relevés sonores à effectuer avant l'ouverture du chantier et décrits à la section suivante. Le bruit ambiant servant de référence sera exprimé en niveau équivalent selon les périodes de jour, de soir et de nuit. Cette exigence implique une gestion serrée des méthodes de travail et l'application de diverses techniques de réduction du bruit.

Le mandataire aura à démontrer, par le biais de son ou ses programmes détaillés de contrôle du bruit, si cet objectif pourra ou non être techniquement et raisonnablement réalisé, et ce, pour les différents secteurs sensibles touchés par le projet.

Niveaux sonores maximaux autorisés

Si, pour des considérations techniques ou autres, l'atteinte de l'objectif de la section 1.1 n'est pas possible ou n'est pas pertinente, les niveaux sonores autorisés devront néanmoins respecter les seuils maximaux suivants :

Période	Niveau sonore L_{10} en dBA
7 h à 19 h	75
19 h à 22 h	Bruit ambiant sans travaux + 5 dBA
22 h à 7 h	Bruit ambiant sans travaux + 5 dBA

L_{10} : indicateur signifiant que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage est de 30 minutes. **Les niveaux sonores autorisés représentent les limites à ne pas dépasser.**

Bruit ambiant sans travaux : représenté par un L_{eq} (niveau équivalent) mesuré sur une période de 24 heures à au moins deux reprises avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant doit être évalué pour les périodes de jour (7 h à 19 h), de soir (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h). Les mesures doivent néanmoins être effectuées en niveaux équivalents horaires et doivent également comprendre les niveaux statistiques horaires L_1 , L_{10} , L_{50} , L_{90} et L_{99} .

Un total d'environ dix relevés sonores de 24 heures devront être réalisés, soit environ cinq sites de relevés effectués à deux reprises.

- Source : Adapté de : *Devis spécial 104 : Gestion du bruit routier, Boulevard McConnell-Laramée (du boulevard Saint-Joseph à la promenade du Lac-des-Fées)*, Direction de l'Outaouais, préparé par le Consortium TECSULT-CIMA +, signé et scellé par Bernard Héту, ing., ministère des Transports du Québec, Direction de l'Île-de-Montréal, Services des inventaires et du Plan, daté du 30 avril 2004, p. 104-1 à 104-10.