
RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Date	Signataire : Nom, prénom	Nbre pages
1.	Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie	Direction de santé publique	21 juillet 2006	Nathanaëlle Thériault	4 pages.
2.	Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie	Direction de santé publique	27 octobre 2006	Diane Langlois	1 page.
3.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie	14 juillet 2006	Éric Houde	2 pages.
4.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction régionale de la Montérégie	14 juillet 2006	Robert Sabourin	3 pages.
5.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction régionale de la Montérégie	17 octobre 2006	Robert Sabourin	2 pages.
6.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie	18 juillet 2006	Pierre Bilodeau	1 page.
7.	Ministère des Transports du Québec	Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie	17 octobre 2006	Bernard Caron	1 page.
8.	Ministère des Transports du Québec	Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie	24 octobre 2006	Bernard Caron	1 page.
9.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés	19 juillet 2006	Richard Martel	4 pages.
10.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés	25 octobre 2006	Richard Martel	2 pages.
11.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère	20 juillet 2006	Vital Gauvin	9 pages.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère	20 octobre 2006	Michel Goulet	4 pages.

Le 21 juillet 2006



Madame Marie-Claude Théberge
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Reconstruction et élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu (3211-05-418)

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur la santé publique, nous avons entrepris l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact relative à l'objet ci-dessus.

Suite à la consultation des documents reçus, nous vous transmettons, sous forme de commentaires ou de questions, une liste des éléments pour lesquels nous aurions besoin de renseignements supplémentaires.

COMMENTAIRES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

- 1) Puisque les données sur la qualité de l'air proviennent d'une station (Acadie) située à environ 5 kilomètres de la zone concernée, pouvez-vous préciser la comparabilité de ces deux milieux en termes de proximité et d'intensité de la circulation routière et ferroviaire et de la présence d'industries? Cela permettrait une meilleure appréciation des niveaux de pollution atmosphérique de base dans la zone à l'étude.
- 2) Concernant la phase de construction, vous mentionnez (p. 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 ». Pourriez-vous préciser comment les impacts sur la qualité de l'air seront considérés?

... 2

- 3) Pour la phase d'exploitation du projet, aucun plan de suivi n'a été prévu pour les oxydes d'azote, l'ozone, les hydrocarbures et les particules fines qui sont associés à la production de smog. Or, une exposition chronique au smog entraîne notamment une vulnérabilité accrue du système respiratoire des enfants (développement et exacerbation de l'asthme, diminution de la croissance des poumons)¹. Pourriez-vous expliquer votre choix de ne pas faire de suivi de ces gaz?

COMMENTAIRES SUR LES NIVEAUX DE BRUIT

- 1) Concernant les niveaux de bruit pendant les travaux, vous mentionnez les normes du ministère du Transport du Québec et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Laquelle de ces deux normes sera utilisée pour le suivi? Advenant un dépassement des normes, dans quel délai prévoyez-vous mettre en place des mesures antibruit?
- 2) Le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives, donc la performance des enfants² lorsque ceux-ci sont en classe. Avez-vous envisagé de limiter leur exposition au bruit, par exemple en procédant aux travaux à proximité de l'  cole pendant la période de congés scolaires?
- 3) Malgré les améliorations apportées sur la route 104, les niveaux de bruit demeureront au-dessus des normes suggérées par l'Organisation mondiale de la santé (niveaux sonores extérieurs de 45 dB LAeq la nuit et 55 dB LAeq le jour)² pour les résidences situées à proximité de la route dans la phase d'exploitation. Avez-vous exploré la faisabilité d'utiliser des mesures permanentes d'atténuation du bruit?
- 4) L'évaluation du climat sonore projet   se base sur une vitesse de circulation présumée de 50 km/h. Nous croyons que des simulations pour une vitesse de 60 km/h auraient probablement davantage reflété la réalité? En fonction des résultats de ces nouvelles simulations, les courbes représentant les niveaux de bruits pourraient être déplacées et un plus grand nombre de résidences pourraient être affectées par des niveaux de bruit dépassant les 55 dBA le jour.

¹ Norman KING, Patrick MORENCY et Lucie LAPIERRE. « Les impacts du transport sur la santé publique », *Rapport synthèse*, vol. 8, n   3, octobre 2005.

² ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. *Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement*, [En ligne], [<http://www.who.int/docstore/peh/noise/bruit.htm>] (consulté le t0 juillet 2006).

- 5) Vous mentionnez (p.146) : « À retenir 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 ». Pouvez-vous justifier votre point de vue?

COMMENTAIRES SUR LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES ET SUR LES ACCIDENTS

- 1) Est-ce que les aspects de sécurité concernant la circulation des piétons pendant les périodes de travaux ont été évalués?
- 2) Étant donné qu'une piste cyclable était présente sur des sections de la route et qu'elle ne sera pas réaménagée, quelles mesures seront prises pour assurer la sécurité des cyclistes qui devront tout de même emprunter cette route, notamment celle des enfants qui pourraient se rendre à l'école en vélo? Avez-vous évalué la faisabilité d'une piste cyclable alternative pour compenser la perte de celle située sur la route 104?
- 3) Puisque que 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?

COMMENTAIRES SUR DES ASPECTS DE SÉCURITÉ AUTRES

- 1) À la phase de construction, vous mentionnez que des produits dangereux (huiles, lubrifiants, hydrocarbures, dégraissseurs, peinture, ...) seront entreposés. Quel est approximativement le volume prévu de ces produits? Pendant combien de temps seront-ils entreposés?
- 2) Quelles mesures d'urgence ont été prévues advenant le bris d'une conduite de gaz souterraine? Quelles mesures ont été envisagées afin de réduire au minimum les risques d'exposition au gaz des personnes plus vulnérables (enfants et personnes âgées)?

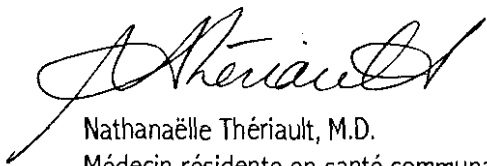
COMMENTAIRES D'ORDRE GÉNÉRAL

- 1) Quelle est la durée prévue des travaux?
- 2) Tel que spécifié dans la « Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route », quelles modalités sont prévues pour la diffusion des rapports de suivi du projet?

CLARIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES

- 1) Y a-t-il 1 puits ou 17 puits dans la zone concernée (p. 46)?
- 2) La norme horaire pour l'ozone est-elle de 80 ou 82 ppb (p. 40)? Environnement Canada suggère une norme horaire de 82 ppb.

Nous demeurons à votre disposition si vous désirez discuter du contenu des questions et vous prions de recevoir, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

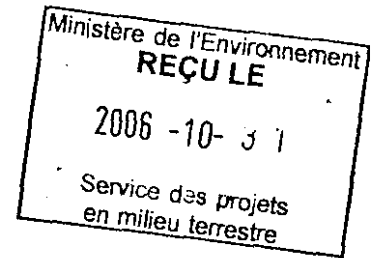


Nathanaëlle Thériault, M.D.
Médecin résidente en santé communautaire
Santé environnementale

NT/amd

c. c. Monsieur Guy Sanfaçon, ministère de la Santé et des Services sociaux

Le 27 octobre 2006



Madame Marie-Claude Thériège
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque est
Québec, Québec G1R 5V7

Objet : Reconstruction et élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu (3211-05-418)

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur la santé publique, nous vous transmettons nos commentaires concernant le projet cité en rubrique en regard du document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements ainsi que le document sur la caractérisation environnementale phase 1.

Selon les documents fournis, les réponses aux questions et commentaires mentionnés dans notre lettre datée du 21 juillet 2006 ont été traités de façon satisfaisante.

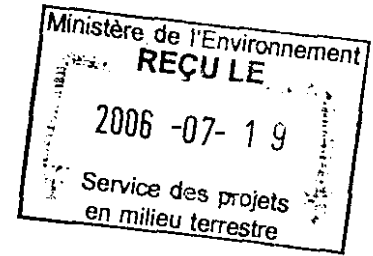
Espérant le tout conforme à vos attentes, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Diane Langlois, M. Sc.
Agente de planification, programmation et recherche
Santé environnementale

DG/nt

c. c. Monsieur Guy Sanfaçon, ministère de la Santé et des Services sociaux

Saint-Jean-sur-Richelieu, le 14 juillet 2006



Madame Marie-Claude Théberge
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Reconstruction et élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc)
à Saint-Jean-sur-Richelieu
Dossier n° 3211-05-418**

Madame,

La présente donne suite à votre lettre du 13 juin dernier par laquelle vous sollicitiez notre collaboration afin d'apprécier la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet précité en objet. Après analyse, nous considérons que l'étude d'impact est complète et par conséquent, recevable.

Cependant, nous attirons votre attention sur les commentaires suivants :


- L'initiateur du projet devra 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, l'initiateur du projet devra mettre à jour les informations qui se retrouvent dans le volume 2 à l'annexe 19 (Logigrammes des actions à prendre en situation d'urgence);
- L'initiateur du projet devra s'assurer d'harmoniser son plan des mesures d'urgence avec celui de la municipalité et de l'aviser advenant qu'un sinistre se produise.

.../2

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M^{me} Lavallée au 450 346-3477 ou par courrier électronique à julie.lavallee@msp.gouv.qc.ca

Veillez agréer, Madame, mes sincères salutations.

Le directeur régional,



Éric Houde

ÉH/jl

c.c. M. Éric Houde, directeur des services régionaux, DGSCSI
M. Robert Lortie, chef de service du soutien aux régions, DGSCSI
M. Dave Castegan, coordonnateur du dossier PÉEIE, service du soutien aux régions, DGSCSI
M^{me} Julie Lavallée, conseillère en sécurité civile, DRSC 16-05

Ministère des Affaires
municipales
et des Régions

Québec 

Direction régionale de la Montérégie

Montréal, le 14 juillet 2006

Madame Marie-Claude Théberge
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

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

N/Dossier : 6705-560-832

V/Dossier : 3211-05-418

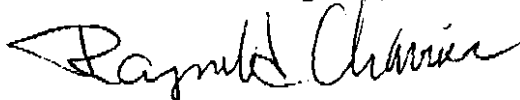
Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales et des Régions a procédé à l'analyse de la recevabilité du projet mentionné ci-dessus.

Vous trouverez ci-joint nos commentaires sur l'évaluation quantitative et qualitative du traitement accordé par l'initiateur du projet aux éléments de la directive ayant trait aux préoccupations de notre ministère en matière d'aménagement.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur régional,



par : Robert Sabourin

DESTINATAIRE : M. Robert Sabourin

EXPÉDITEUR : Raynald Charrier

DATE : Le 14 juillet 2006

OBJET : Projet : Reconstruction de la route 104 à Saint-Jean-sur-Richelieu
Étude d'impact - Recevabilité
Référence : 3211-05-418
N/Dossier : 6705-560-832

Contexte

Le 13 juin 2006, la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) sollicitait la collaboration de notre direction régionale sur la recevabilité de l'étude d'impact sur le projet cité en objet.

Pour l'essentiel on nous demande d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, si tous les éléments requis par la directive du ministre du développement durable, de l'Environnement et des Parcs indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact (qui tient notamment compte des préoccupations de notre ministère) ont été traités et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable.

Cette analyse sur la recevabilité du projet porte ainsi sur la qualité de l'étude d'impact et non sur le projet et ses impacts. Notre direction sera ultérieurement consultée sur l'acceptabilité environnementale du projet.

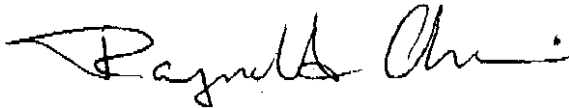
Commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact

La lecture des documents relatifs à l'étude d'impact concernant ce projet nous confirme que les préoccupations du ministère des Affaires municipales et des Régions ont été prises en considération par le promoteur de façon satisfaisante et valable. Néanmoins, il aurait été souhaitable que l'étude précise davantage le refus du promoteur d'aménager une piste cyclable à même l'emprise de la route 104.

L'étude justifie ce refus en mentionnant que le projet de reconstruction de la route 104 ne peut représenter une voie cyclable sécuritaire compte tenu notamment du grand nombre d'accès à cette route. Ce constat s'applique-t-il également aux piétons qui emprunteront

les trottoirs ? Est-ce que les piétons seront en sécurité en circulant sur les trottoirs compte tenu du grand nombre d'accès à la route 104 ?

Nous croyons également que la justification de ce refus devrait être bonifiée en présentant notamment les différents scénarios qui ont été analysés par le promoteur pour en arriver à cette conclusion. Est-il possible d'intégrer une piste cyclable à même les bandes engazonnées précédant les trottoirs dans l'emprise routière ? Est-il possible de réduire la largeur des terre-pleins centraux ou des bandes engazonnées pour libérer une partie de l'emprise pour construire une piste cyclable ?



Raynald Charrier
Conseiller aux opérations régionales

Ministère des Affaires
municipales
et des Régions

Québec 

Direction régionale de la Montérégie

Montréal, le 17 octobre 2006

Madame Marie-Claude Théberge
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Pipeline Saint-Laurent

N/Dossier : 6710-000-001

V/Dossier : 3211-10-012

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales et des Régions a procédé à l'analyse du document identifiant les questions et les commentaires en regard du projet cité en objet de même que le document complémentaire produit par l'initiateur du projet contenant les réponses à ces questions et commentaires.

Vous trouverez ci-joint notre commentaire sur l'évaluation du traitement accordé par l'initiateur du projet aux préoccupations de notre ministère que nous avons formulées dans notre envoi du 29 juin 2006.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur régional,



Robert Sabourin



DESTINATAIRE : M. Robert Sabourin

EXPÉDITEUR : Raynald Charrier

DATE : Le 17 octobre 2006

OBJET : Étude d'impact – Pipeline Saint-Laurent
Référence : 3211-10-012
N/Dossier : 6710-000-001

Contexte

Le 31 mai 2006, la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) sollicitait la collaboration de notre direction régionale sur la recevabilité de l'étude d'impact sur le projet cité en objet.

Le 29 juin 2006, notre direction lui transmettait ses questions et ses commentaires eu égard aux préoccupations de notre ministère.

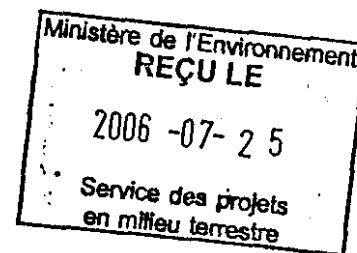
En septembre 2006, l'initiateur du projet a déposé la version finale des réponses à ces questions et commentaires.

Cette fois-ci, la Direction des évaluations environnementales du MDDEP sollicite la collaboration de notre direction régionale afin de s'assurer que l'initiateur a répondu de façon satisfaisante à ceux-ci.

Commentaire

L'examen de cette version finale nous amène à conclure que les renseignements demandés par notre ministère ont été pris en considération de façon satisfaisante et valable.

Raynald Charrier
Conseiller aux opérations régionales



Le 18 juillet 2006

Madame Marie-Claude Théberge
Chef de service par intérim
Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Edifice Marie-Guyart, 6^e étage, Boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Reconstruction et élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-
sur-Richelieu (3211-05-418)
N/Réf. : 000-9018-03-31

Madame,

En réponse à votre demande du 13 juin dernier, après avoir pris connaissance du Rapport final de l'étude d'impact du projet cité en objet et étant donné le caractère franchement urbain de ce dernier, nous considérons qu'au regard des aspects fauniques l'étude est tout à fait recevable.

En souhaitant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

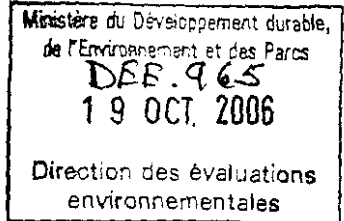
Le directeur par intérim,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Pierre Bilodeau".

Pierre Bilodeau

PB/II

c.c. MM. Louis Aubry et Raymond Jeudi, MRNF



Le 17 octobre 2006

Monsieur Jacques Dupont
Directeur des évaluations environnementales
Ministère du Développement Durable,
de l'Environnement et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : **Étude d'impact environnemental**
Projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104
Saint-Jean-sur Richelieu (secteur Saint-Luc)
(N/Réf. : 154 92 1688)

Monsieur,

Nous vous transmettons deux (2) disques compacts avec les versions électroniques conformes aux copies sur papier du document faisant état des réponses aux questions que vous nous avez fait parvenir en août 2006 (3211-05-418), de même que le rapport de caractérisation des sols, phase I, et le résumé de l'étude d'impact.

Nous vous transmettrons les copies sur papier du résumé de l'étude d'impact sous peu.

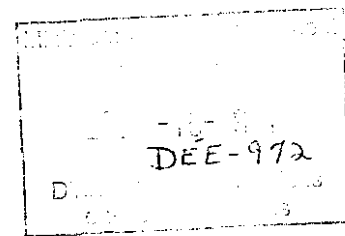
Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,


Bernard Caron, ing.

BC/MM/lp

p. j. (2)



Le 24 octobre 2006

Monsieur Jacques Dupont
Directeur des évaluations environnementales
Ministère du Développement Durable,
de l'Environnement et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : **Étude d'impact environnemental**
Projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104
Saint-Jean-sur Richelieu (secteur Saint-Luc)
(N/Réf. : 154 92 1688)

Monsieur,

Nous vous avons transmis en mai dernier trente-deux copies des deux volumes de l'étude d'impact environnemental du projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104 à Saint-Jean-sur-Richelieu.

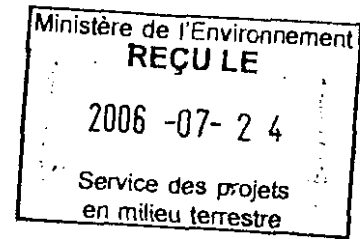
La présente confirme que les deux disques compacts, accompagnant les documents, contiennent les versions électroniques conformes aux copies sur papier.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,


Bernard Caron, ing.

BC/MM/lp



EXPERTISE TECHNIQUE

- NATURE DE LA DEMANDE** : Projet « Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boul. Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-le-Richelieu »
- EXPERTISE DEMANDÉE PAR** : Marie-Claude Théberge, chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre (SPMT), Direction des évaluations environnementales (DEE)
- EXPERTISE ÉMISE PAR** : Richard Martel
- DATE** : Le 19 juillet 2006
- N/RÉFÉRENCE** : 2006-22

1. INTRODUCTION

Le 26 juin 2006, le dossier en titre m'a été remis pour expertise. La DEE demande au Service des lieux contaminés (SLC) de faire l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet selon ses champs de compétence. L'analyse doit se traduire en une série de questions et commentaires que la DEE transmettra au ministère des Transports.

2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

- Avis de projet « Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boul. Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-le-Richelieu », Ministère des Transports (MTQ), avril 2005.
- Étude d'impact sur l'environnement « Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boul. Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-le-Richelieu », Génivar, mai 2006, volumes 1 et 2 (annexes).

3. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste à reconstruire et à élargir la route 104 sur une portion d'environ 2 km de longueur pour un investissement d'un peu plus de 12 M \$. La reconstruction est justifiée

...2

par le vieillissement de l'infrastructure (chaussée et fondation construites il y a plus de 50 ans). L'élargissement est justifié pour des raisons de sécurité et de fonctionnalité de cette route nationale, et pour assurer l'équilibre entre la circulation de transit et la circulation locale.

Le MTQ est déjà propriétaire de plus de 95 % des superficies requises pour le projet. De petites parcelles de 1 à 4 m de largeur (superficie totale de 1524 m²) devront être acquises de part et d'autre de la route 104 sur une longueur de 450 m pour compléter le tout.

Directement en bordure de l'emprise du MTQ, le long de la portion de 2 km du projet, sont présents des institutions (école, église, presbytère, bibliothèque, caisse populaire) des commerces (stations-services, garages de réparation automobile, restaurants, centres commerciaux et autres services) ainsi que des résidences (unifamiliales, appartements et condominiums).

4. NORMES ET EXIGENCES À RESPECTER

- Loi sur la qualité de l'environnement
- Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT)
- Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC)
- Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés
- Guide de caractérisation des terrains

5. QUESTIONS ET COMMENTAIRES

QC-1 : Selon le 2^e 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.

Dans le cas de la route 104, nous considérons que les valeurs limites de l'annexe II du RPRT sont applicables à une contamination des sols présente **sur toute l'emprise du MTQ** (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 ¹).

QC-2 : Parmi les sources potentielles actuelles de contamination à caractériser et qui sont identifiées à la section 3.2.8 de l'étude d'impact, il y a assurément et sans s'y restreindre, l'emprise du MTQ face aux 4 stations-service existantes à l'intersection de la rue des Échevins; face à la station-services en face de la rue de la Mairie; face aux

¹ Aire qui ne semble pas faire partie des travaux de réfection et que nous appellerons la banquette.

deux garages (AutoPro et UniPro) près de la rue Donais et face à la station-service au coin de la rue Bélair (total de 6 stations-services et 2 garages de réparation automobile).

De plus, puisque la construction de la route 104 remonte à plus de 50 ans, une recherche historique de l'utilisation passée des terrains limitrophes appelée « Caractérisation de phase I » doit être préalablement effectuée afin de bien identifier toutes les sources potentielles passées de contamination des sols et de l'eau souterraine (une activité susceptible d'avoir contaminé un terrain mais qui n'existe plus). La caractérisation de phase I est décrite 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 identifier les paramètres à analyser. Nous recommandons que cette caractérisation soit effectuée rapidement pour permettre d'incorporer l'information à l'étude d'impact.

QC-3 : À la section 4.1.3 de l'étude d'impact, en page 86 en haut, il est indiqué que d'importants travaux d'aqueduc (et possiblement d'égout) ont été réalisés par la municipalité en 2003-2004 dans l'axe de la route 104. Le MTQ peut-il obtenir l'information de la ville, élaborer sur ces travaux en terme de contamination des sols et de l'eau souterraine, de son éventuelle localisation et intégrer l'information à son étude d'impact ?

QC-4 : À la section 4.2 traitant des activités de préconstruction, le MTQ doit s'engager à réaliser une étude de « Caractérisation de phase II » sur toute l'emprise actuelle et nouvellement acquise (sols et eau souterraine) avant le début des travaux de réfection de la route 104. Pour ce faire, le « Guide de caractérisation des terrains » décrit les exigences d'une étude de caractérisation de phase II.

QC-5 : À la section 4.3.2, 1^{er} paragraphe, il est indiqué que normalement l'excavation pour aménager une nouvelle fondation de route et une nouvelle chaussée se limite à 1 m de profondeur.

Suite à la caractérisation de phase II précédant les travaux de réfection, tous les sols contaminés > l'annexe II du RPRT de la zone des travaux (d'un trottoir à l'autre) 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 > 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.

QC-6 : À la section 4.3.2, 2^e paragraphe, conformément au « Guide de caractérisation des terrains », le MTQ doit s'engager à gérer les sols contaminés > l'annexe II du RPRT à partir des résultats de la caractérisation des sols en place et non à partir des piles de déblais. La mention de caractériser les sols à partir des piles de déblais doit disparaître. Ce commentaire vaut aussi pour la section 6.2.2, page 116, « Réalisation des travaux d'excavation, de terrassement et d'infrastructures souterraines », 2^e puce. 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-7 : Pour le terrain qui doit être acquis par le MTQ afin de réaliser le projet (1524 m²), si une partie du terrain est contaminée > 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.

QC-8 : 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.



EXPERTISE TECHNIQUE

- NATURE DE LA DEMANDE** : Deuxième examen de recevabilité, Reconstruction et élargissement de la route 104 à St-Jean-sur-Richelieu.
- EXPERTISE DEMANDÉE PAR** : Marie-Claude Théberge, Chef de service par intérim des projets en milieu terrestre (SPMT) - Direction des évaluations environnementales (DEE)
- EXPERTISE ÉMISE PAR** : Richard Martel
- DATE** : Le 25 octobre 2006
- N/RÉFÉRENCE** : 2006-22-A
-

1. INTRODUCTION

Le 16 octobre 2006, le Service des lieux contaminés recevait du SPMT de la DEE une demande d'expertise concernant les réponses du promoteur aux questions du SLC adressées au SPMT le 19 juillet 2006.

2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

- Caractérisation environnementale de phase I, Reconstruction et urbanisation de la route 104 à St-Jean-sur-Richelieu, Génivar-MTQ, septembre 2006.
- Réponses aux questions et commentaires du MDDEEP, Reconstruction et urbanisation de la route 104 à St-Jean-sur-Richelieu, Génivar-MTQ, septembre 2006.

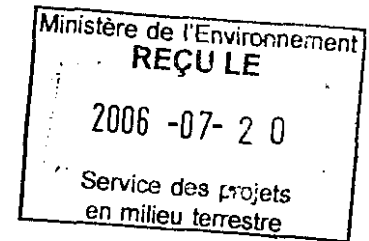
3. ÉNONCÉ DU PROBLÈME

Dans une expertise précédente datée du 19 juillet 2006, le SLC avait formulé ses questions et commentaires sur le projet en titre et qui ont été transmis au promoteur sous l'identification QC 4 à QC 9.

...2



Note



DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 20 juillet 2006

OBJET : **Reconstruction et élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu**
V/Réf. : 3211-05-418
N/Réf. : SQA 487

À la demande de madame Ruth Lamontagne, des précisions supplémentaires ainsi que des corrections à la terminologie utilisée ont été apportées au rapport d'expertise technique préparé par l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet ci-dessus mentionné. Ce nouveau document remplace ainsi le rapport en date du 27 juin 2006 qui vous avait été transmis.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Pour Michel Goulet, chef de service,

Vital Gauvin

p.j.

MG/sv



EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, chef de service
Service de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing.

DATE : Le 19 juillet 2006

OBJET : **Avis de recevabilité**
Reconstruction de la route 104 à Saint-Jean-sur-Richelieu
V/Réf. : 3211-05-418
N/Réf. : SQA 487

COMMANDE REÇUE

Le 13 juin 2006, M^{me} Marie-Claude Théberge, chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, nous transmettait une demande dans le but de vérifier la recevabilité de l'étude d'évaluation environnementale du projet identifié en objet.

On nous demande d'indiquer pour le volet qui relève de notre champ de compétence, c'est-à-dire les questions acoustiques, « *si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif)* ». Ce projet avait fait l'objet d'une directive ministérielle en avril 2005 (n° 3211-05-418). La question des nuisances par le bruit pendant la durée des travaux ainsi que les changements sonores attendus à la suite de la mise en service font partie des impacts du projet pour lesquels l'initiateur doit porter attention dans son évaluation environnementale en vertu de ladite directive.

NATURE DU PROJET

Le rapport final de l'analyse des impacts a été réalisé par « GÉNIVAR Groupe conseil inc. » pour Transports Québec (MTQ) et est daté de mai 2006. Le projet tel que décrit consiste « *à la reconstruction et l'urbanisation de la route 104 (R-104) sur une longueur d'environ 2 km* » (chapitre 1.1). Cette route, également dénommée le

...2

boulevard Saint-Luc, essentiellement en terrain plat, sera ainsi élargie à quatre voies sur plus d'un kilomètre. Les objectifs poursuivis par ce projet sont (chapitre 1.1) :

- Améliorer la sécurité et maintenir la fonctionnalité de la R-104;
- Contrôler les accès à la route et les mouvements de véhicules;
- Assurer un niveau d'accès qui respecte l'équilibre entre la circulation de transit et la circulation locale sur cette route.

Cette route est classée nationale et traverse un noyau urbain dans l'ancienne ville de Saint-Luc. Les abords se sont développés sans contrôle des accès aux propriétés riveraines. La vitesse affichée est de 50 km/h. Des interventions de réaménagement de certaines intersections y ont eu lieu par le passé afin de sécuriser les mouvements de véhicules. Cette route constitue, pour ses usagers, une alternative de transit non négligeable pour se diriger vers Montréal et Longueuil (chapitre 2.2.1).

Le zonage du territoire à l'étude (chapitre 3.4.3) indique trois grandes vocations du sol. En fait, le zonage commercial s'applique sur la presque totalité des terrains en bordure. Il est suivi de l'usage institutionnel et finalement, de l'usage résidentiel (figure 9).

ÉLÉMENTS AU DOSSIER

L'étude sectorielle sur le bruit datée d'avril 2006 (volume 2, annexe 11) se concentre sur une bande de 300 mètres de part et d'autre de l'emprise de la R-104. L'inventaire du climat sonore ainsi que les simulations sonores ont été réalisés par « Décibel consultants inc. ». Le rapport nous indique que :

« ... le milieu d'étude est passablement perturbé par le bruit, du moins pour les secteurs sensibles où on trouve des habitations et institutions directement en bordure de la route » (chapitre 3.4.9).

- **Collecte des données**

L'instrumentation utilisée et la calibration de l'appareillage effectuée pendant la prise des mesures sonores respectent les règles de l'art. Les simulations sonores effectuées à l'aide d'un modèle informatique reconnu par le MTQ font en sorte que les résultats présentés soient considérés fiables. Les conditions météo rencontrées indiquent que le taux d'humidité a atteint les 90 % le 28 octobre 2005 et la température était sous le point de congélation pendant les relevés effectués en décembre aux stations 4A et B. Il faut donc que les spécifications de l'appareillage utilisé aient été en mesure de tolérer de telles conditions d'utilisation.

- **Climat sonore actuel**

Six points de mesure dans la zone d'étude ont fait l'objet de relevés sonores à l'automne 2005 et deux autres en dehors de celle-ci en décembre de cette même année (annexe 11, tableau 9). Le dénombrement ainsi que la localisation des résidences les plus affectées par le bruit ont été effectués selon l'échelle de perturbation établie par le MTQ (annexe 11, tableau 5 et figure 2). Ce sont 48 logements ainsi que des institutions publiques (école, bibliothèque) qui sont affectés par le bruit routier. Les bilans de la circulation ont été produits par le MTQ (chapitre 2.2.3).

Aucune mise en perspective du climat sonore le jour, le soir ainsi que la nuit n'a été effectuée. Les données disponibles pour un seul point de mesure (n° 1 a) permettent cependant d'établir cette distinction.

- **Climat sonore à l'ouverture**

Des modélisations sonores ont été effectuées pour l'année 2009, soit l'année de sa mise en service (annexe 11, chapitre 9.), et illustrées sur plan (figure 3). Un dénombrement des résidences affectées par la pression sonore (seuils du MTQ) a aussi été fait pour une mise en perspective avec la situation actuelle (annexe 11, tableaux 5 et 7). Des projections de la circulation complètent l'information.

- **Climat sonore 10 ans après l'ouverture**

Les mêmes modélisations ont été effectuées pour l'année 2019 et illustrées sur plan (annexe 11, figure 4).

- **Identification des mesures d'atténuation (volet construction)**

Le rapport final (chapitre 6.2.5.4) aborde l'impact sonore attendu des équipements de construction et donne aussi (chapitre 7.2) des précisions sur les caractéristiques des écrans antibruit portatifs et/ou fixes qui devront être utilisés.

Cette question est aussi abordée dans l'étude sectorielle sur le bruit (annexe 11, chapitre 11) à partir du seuil préconisé par le MTQ, soit l'indice L_{10} . La proximité des habitations le long du tracé dans cette zone urbanisée implique la nécessité qu'un programme de contrôle du bruit soit adressé à l'adjudicataire. Le consultant en acoustique reprend à son compte une série de mesures correctrices (chapitre 13) afin de permettre l'atténuation du bruit pendant la période de construction.

- **Identification des mesures d'atténuation (volet exploitation)**

L'étude acoustique (chapitre 9.2) juge « nul » à l'ouverture et « faible » 10 ans après celle-ci l'impact sonore de cette mise à niveau. Donc, aucune mesure d'atténuation n'est prévue. Cette conclusion repose encore ici sur les seuls critères de la grille d'évaluation de la *Politique sur le bruit routier* du MTQ!

- **Suivi environnemental**

Un chapitre du rapport final (chapitre 7.) confirme que « *La première étape essentielle est d'inclure, dans le cahier des charges de l'entrepreneur, les mesures qu'il devra appliquer pour protéger l'environnement* ». Les niveaux sonores à respecter pendant les travaux de construction, « normalement en référence aux normes du MTQ », devront ainsi être élaborés. Bien que l'étude acoustique reprenne le texte du document « *Limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux normes sonores provenant d'un chantier de construction* » (annexe 11, chapitre 11), rien n'indique que les niveaux sonores qui y sont recommandés seront employés dans le devis qui sera élaboré pour l'adjudicataire.

Le rapport final affirme (chapitre 7.2) que l'exploitation du tronçon reconstruit ne requiert pas l'élaboration d'un programme de suivi des impacts sonores. Pourtant, les relevés sonores (chapitre 8.1) indiquent bien que la contribution sonore de la circulation routière est supérieure au bruit des activités locales. Le seuil maximum justifiant une intervention du MTQ afin de corriger la situation, en vertu de la *Politique sur le bruit routier*, est d'ailleurs pratiquement atteint.

- **Pratiques administratives du MDDEP**

I - Le critère recommandé pendant la construction (en termes de L_{Aeq12h} le jour ou L_{Aeq1h} le soir et la nuit) est prescrit dans le document annexé intitulé *Limites et lignes directrices préconisées par le ministère relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction*, Politiques sectorielles sur le bruit communautaire.

II - Quant aux objectifs de bruit ambiant actuellement recherchés pour les habitations affectées par le bruit de la circulation routière, cela se fait à partir de l'indice de référence désigné *niveau de pression acoustique continu équivalent avec pondération fréquentielle «A»*. Le bruit ainsi généré par la circulation ne devrait pas excéder 55 dB(A) pour l'indice L_{Aeq24h} . Lorsque le niveau ambiant est déjà supérieur à 55 dB(A), une augmentation de 1 dB peut être tolérée entre 55 et 60 dB(A). Cependant, aucune augmentation au-delà de 60 dB(A) ne peut être tolérée.

CONCLUSION

Le volet d'étude d'impact du climat sonore est donc recevable en ce qui concerne l'information réclamée à l'initiateur dans la directive ministérielle. Cependant, dans sa forme actuelle :

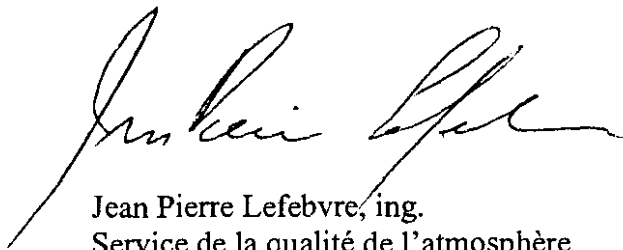
- Les indices spécifiés par le MDDEP n'ont pas été retenus pour la détermination des critères d'acceptabilité du *programme de suivi* pendant les travaux de construction (chapitre 7.2). L'expert-conseil en acoustique prétend en fait que : « *La prédiction des niveaux sonores perçus aux résidences ne peut pas être déterminée.* »;
- La forme de présentation retenue ne permet pas aux résidents affectés par le projet de comprendre l'importance exacte des changements que va occasionner la mise à niveau de la R-104, en termes de niveau de pression sonore sur leur domicile. Un effort à cet effet devrait donc être fait par l'initiateur pour quantifier individuellement l'impact du bruit pour au moins les 48 logements localisés directement en bordure de la R-104.

L'ampleur du trafic routier va continuer à s'amplifier dans le futur selon les simulations effectuées, ce qui va aussi augmenter les bruits de circulation. Nous constatons qu'il est physiquement impossible pour le MTQ de réaliser des ouvrages d'atténuation, de type mur ou butte antibruit, sans réduire les accès aux multiples établissements commerciaux de ce secteur! Cette préoccupation a été clairement exprimée par les personnes consultées.

Nous recommandons que :

- Dans les circonstances, l'initiateur soit au moins invité à recommander le respect de nos critères dans le cahier des charges destiné à l'adjudicataire, dans la mesure du possible évidemment ;
- l'initiateur prenne position sur les mesures d'atténuation restantes afin de tenter de diminuer l'impact sonore des modifications apportées à cette voie de circulation qui vont consacrer sa vocation de transit, dont :
 - 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)];

- Un choix de revêtement pour la chaussée qui réduit le bruit;
- Offrir un programme de compensation visant l'amélioration de l'insonorisation de la façade des bâtiments résidentiels et institutionnels riverains à la R-104.



Jean Pierre Lefebvre, ing.
Service de la qualité de l'atmosphère

JPL/

pj.

Le bruit communautaire au Québec

Politiques sectorielles

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère
du Développement durable, de l'Environnement et des
Parcs relativement aux niveaux sonores provenant
d'un chantier de construction**

(Mise à jour de mai 2005)

Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ($L_{Aeq,12h}$) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

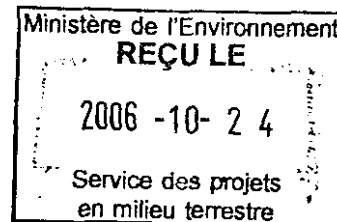
On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de :

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq,1h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ($L_{Aeq,1h}$) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ($L_{Aeq,3h}$) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.



DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge, chef par intérim
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 20 octobre 2006

OBJET : Avis de recevabilité pour le volet bruit
Route 104, à Saint-Jean-sur-Richelieu
V/Réf. : 3211-05-418
N/Réf. : SQA 487

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport de l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet mentionné ci-dessus.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Le chef de service,



Michel Goulet

MG/sv

p.j.



EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, chef de service
Service de la qualité de l'atmosphère

DATE : Le 19 octobre 2006

OBJET : Avis de recevabilité pour le volet bruit
Route 104, à Saint-Jean-sur-Richelieu
Réf. : 3211-05-418
B/Réf. : SQA 487

COMMANDE REÇUE

Le 13 octobre dernier, M^{me} Marie-Claude Théberge, chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, transmettait une requête pour le volet climat sonore relatif au projet ci-haut mentionné. On nous demande de vérifier si les renseignements supplémentaires demandés par notre ministère à l'initiateur « ont été traités de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire ». Le document complémentaire fourni à cet effet est intitulé « Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu; Réponses aux questions et commentaires du MDDEP; septembre 2006 ».

Le rapport final de l'étude d'impact sur l'environnement de ce projet avait établi l'ambiance sonore locale à partir de huit points de mesure. Les auteurs de l'étude acoustique avaient alors déterminé que la source de bruit prédominante aux abords de la section visée du boulevard Saint-Luc est bien le trafic routier. L'ambiance sonore de ce secteur avait donc été établie à partir d'une méthode appliquée par le MTQ qui détermine une classification de l'impact sonore subi selon l'ordre de grandeur suivant : nul - faible - moyen - fort.

RÉPONSES APPORTÉES

Les questions qui suivent sont celles qui visent expressément, ou bien, ont une relation indirecte avec l'impact acoustique attribuable à ce projet routier.

...2

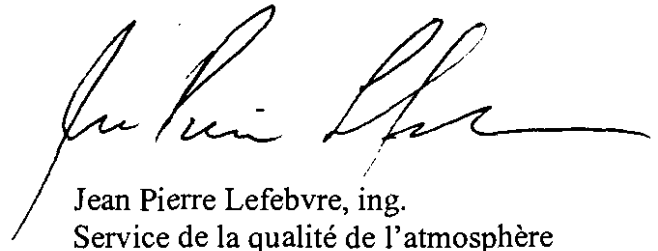
- QC-18 En ce qui concerne les points de mesure, le tableau 17 de l'étude d'impact ainsi qu'une figure en annexe ont fait l'objet d'ajouts. Une modification a été faite des dates de la réalisation effective des relevés.
- QC-20 L'horaire d'exécution des travaux est officiellement fixé du lundi au samedi de 7 h à 19 h. Le nouveau document fait état des *précautions particulières* qui doivent être convenues avec l'adjudicataire afin de limiter l'exposition des enfants au bruit pour les travaux effectués à proximité des écoles dans ce secteur.
- QC-21 La durée totale des travaux est estimée à 12 mois. En absence de travaux la nuit, il est vraisemblable de croire que l'impact nocturne du chantier sera minimisé.
- QC-22 L'invitation du MDDEP à l'initiateur afin de constater l'appropriation des seuils limites que nous tentons de faire appliquer aux chantiers de construction n'a pas été acceptée. En fait, l'initiateur nous répond « *L'application stricte de la Politique sectorielle du MDDEP ne permettrait pas de réaliser le projet* ».
- Il faut reconnaître que la proximité des résidences riveraines à cette route limite effectivement beaucoup la marge de manœuvre dans la gestion du chantier. L'annexe II du présent document complémentaire nous décrit le contenu du « Programme de contrôle du bruit » auquel sera restreint l'adjudicataire. Un suivi sérieux de la question sonore est donc prévu. Compte tenu du climat sonore qui règne déjà dans cet environnement, il y a lieu de croire que le seuil de tolérance au bruit des résidents du secteur est en général élevé!
- QC-23 L'initiateur confirme que les résultats de l'étude sonore auraient été sensiblement les mêmes pour des vitesses de circulation de 60 km/h au lieu de la vitesse actuellement affichée de 50 km/h; c'est-à-dire une augmentation de pression sonore en deçà du seuil de perception de l'oreille humaine.
- QC-24 L'annexe IV du rapport complémentaire présente en détail les niveaux de bruit pour toutes les adresses civiques des résidences et institutions localisées en bordure de la route 104. La piètre qualité de l'environnement sonore actuel pour l'ensemble des riverains est clairement démontrée. Cela va se poursuivre aussi après les travaux comme le démontre les résultats des simulations sonores fournis. Il faut en conclure que le climat sonore du secteur n'est plus compatible avec une vocation résidentielle!

- QC-25 L'initiateur s'en tient scrupuleusement aux termes énoncés dans sa *Politique sur le bruit routier* au regard à l'intégration de mesures de correction pendant la phase mise en service. Il renvoie à l'autorité locale la responsabilité d'initier la démarche pouvant mener à des mesures correctrices propices à permettre d'éviter l'augmentation du bruit du trafic routier. Le MTQ ne compte que sur l'amélioration apportée à la surface de roulement, suite à la pose d'un pavage neuf, pour amoindrir les perturbations par le bruit. Cela démontre le peu d'importance attribué à l'amélioration du climat sonore du secteur.
- QC-26 L'invitation de prévoir un programme de suivi du climat sonore est elle aussi rejetée. L'initiateur est prêt à réaliser un comptage du trafic et des relevés sonores de contrôle après la première et la cinquième année de mise en service. L'objectif avoué étant alors de *valider ceux effectués* (i.e. les relevés faits). Autre preuve que ce secteur est abandonné à son sort au regard de la qualité de son environnement sonore !

CONCLUSION

L'étude de l'influence du bruit routier sur le climat sonore est donc conforme au regard des règles de l'art. Aussi, chacune des questions soulevées a donc effectivement fait l'objet d'une réponse, mais le MTQ ne démontre pas d'intérêt à mettre de l'avant des mesures de mitigation en ces lieux. La nature de l'urbanisation existante rend difficile l'application des solutions classiques afin d'atténuer le bruit pour la première rangée de résidence. Il y aura vraisemblablement lieu de compenser pour la détérioration définitive de la qualité de vie des personnes ainsi touchées (acquisition des résidences, programme d'isolation des façades). La vocation des immeubles riverains de cette portion du boulevard Saint-Luc ne devrait plus être résidentielle.

Les objectifs de la pratique administrative poursuivie par le MDDEP lors de l'analyse d'un projet routier n'ont pas été pris en compte jusqu'à présent dans le cadre de ce projet. L'étape de l'analyse de la conformité environnementale nous permettra de confirmer officiellement que le piètre état du climat sonore de ce territoire sera définitif suite aux modifications apportées à ce boulevard. L'importance du trafic local ainsi que la vocation commerciale de cette voie de transit rendent peu probable le respect des seuils de bruit ambiant que nous tentons d'appliquer au secteur résidentiel.



Jean Pierre Lefebvre, ing.
Service de la qualité de l'atmosphère

JPL/