



Le 24 mars 2010

Monsieur François Lafond  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Rectifications concernant les mémoires  
Audience publique sur l'environnement  
Voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117  
N/D : 6.02.01-031 / 9105-07-AC01

---

Monsieur,

Pour faire suite à la deuxième séance de l'audience publique sur l'environnement du projet mentionné en objet, nous vous transmettons des rectifications concernant certains mémoires déposés.

#### **DM3 – Francine St-Pierre**

À la page 1 (dernier paragraphe), il est mentionné : « *Le Ministère du transport n'ont rencontrés aucun de nous...* ». Nous aimerions préciser qu'une consultation publique a eu lieu le 18 juin 2008 et, par la suite, une rencontre spécifique pour les résidents du quartier de la rue des Lilas a été tenue le 24 mars 2009. Lors de cette rencontre, une douzaine de personnes étaient présentes, dont M<sup>me</sup> St-Pierre.

#### **DM5 – Donald Dumoulin**

À la page 2, il est indiqué en parlant du secteur de la rue des Lilas : « *Ce projet de mur n'est pas acceptable. Le bruit occasionner par les camions lourds et voiture vont dépasser la limite acceptable* ».

Dans le cas de la rue des Lilas, le niveau sonore actuel, à proximité de la route 101, dépasse 55 dBA (environ 64 dBA mesuré). Le projet, qui comprend la construction d'un écran antibruit à cet endroit, permettra de réduire le niveau sonore à environ 62 dBA, ce qui est inférieur au niveau actuel. Il s'agit donc d'une légère amélioration par rapport à la situation existante. La hauteur de l'écran prévu permet de ramener l'évaluation de l'impact sonore à un niveau faible.



Sécurité  
routière

**DM8 – Jean-Marie Letendre**

À la page 5, 2<sup>e</sup> paragraphe, M. Letendre fait une référence à la balance du MTQ. Il s'agit plutôt du poste de contrôle routier de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ).

À la page 6 (section 8), il est mentionné : « *Si l'intersection du chemin menant au lac Dufault est condamnée, les autorités de Xstrata ont-ils prévus une alternative que l'on ne voit pas sur les plans?* ». Nous aimerions préciser que l'accès à la station de pompage est prévu à l'intersection du golf et du parc Quémont 2. Xstrata a été consulté à cet effet lors d'une rencontre tenue le 23 mai 2008 (annexe 20 du volume II de l'étude d'impact sur l'environnement). Cet accès sera limité, car il y aura une barrière.

À la page 7, 2<sup>e</sup> paragraphe, M. Letendre mentionne en référence à l'intersection avec la rue Perreault : « *Il semble que cette intersection serait construite au cas où il y aurait un développement résidentiel à l'Est de la voie de contournement, ou un stationnement pour les activités de plein air quelconque...* ». Nous aimerions préciser que cette intersection a comme but premier de desservir les usagers du secteur de la montée du Sourire et de la rue Perreault Est.

À la page 7, 3<sup>e</sup> paragraphe, il est fait mention : « *Une intersection Perreault E/ contournement 117 est encore moins appropriée au niveau sécuritaire surtout dans une zone de 90 km/h et que celle-ci serait à 500 m de distance au sud de l'intersection en « + » eaux usées/Xstrata (réf PR3.1\_C19\_F3). Donc pourquoi cette intersection avec peu d'utilisateurs à comparer à une plus utile...* ». L'intersection de la rue Perreault a été aménagée pour respecter les normes de sécurité du MTQ. De plus, selon des comptages effectués en 2009 sur cette section de la rue Perreault Est, le DJMA est de 150 à 200 véhicules/jour (DQ5.1).

**DM13 – Karine Paquin**

À la page 3, il est mentionné lorsque l'on parle du carrefour giratoire de la route 101 : « *Un simple carrefour à quatre branches devrait être étudié* ». Il est à noter que cette question avait déjà été posée par la Ville de Rouyn-Noranda (compte rendu de la rencontre avec la Ville de Rouyn-Noranda, 2008-05-20, annexe 20 du volume II de l'étude d'impact sur l'environnement) et une quatrième branche donnant accès à la rue des Lilas n'est pas possible pour des raisons techniques.

À la page 2, 3<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué « *De simples ouvertures dans la clôture et une signalisation appropriée seraient des moyens simples et économiques pour laisser l'accès à ce boisé prisé* ». Comme il est indiqué à la page 26 du document de réponses aux questions de juin 2009 (PR-5.1), le MTQ ne peut mettre en place de la signalisation permettant un passage pour piétons dans une zone de 90 km/h ou suggérer de façon informelle des endroits à traverser sans faire en sorte que la sécurité des gens soit assurée.

### DM14 – Comité pour une alternative à la voie de contournement

À la page 1, le comité a indiqué : « ...que l'étude attendue des tracés alternatifs A, B, C avait été faite très sommairement, basée sur des arguments non étayés... ». L'annexe 1 (page 15) du document de réponses aux questions (juin 2009, PR-5.1) précise les raisons pour lesquelles ces alternatives n'ont pas fait l'objet d'une analyse détaillée de corridors.

À la page 3 (section pollution visuelle), il est fait référence à l'abattage de 70 hectares de forêt. Comme il est mentionné dans notre présentation du projet, environ 40 hectares seront touchés (DA12, p. 22). Cette donnée provient du tableau 6-15 de l'étude d'impact sur l'environnement.

À la page 5, il est mentionné que « Rien ne démontre non plus dans l'analyse d'impacts du MTQ que l'augmentation du bruit dans le quartier Montée du Sourire serait au moins compensée par une diminution du niveau sonore dans le reste de la ville. ». Il est mentionné à l'étude d'impact sur l'environnement (page 332) que le long de la route 117 actuelle et le quartier Dallaire (tracé alternatif) pourraient diminuer de 1 à 2 dBA. Cette réduction amènera des réductions de niveau de gêne sonore de moyen à faible.

À la page 6, sur la question de la pollution visuelle, il est mentionné : « il appert que le MTQ n'a pas cru bon de simuler l'aspect qu'aura la voie de contournement à tous les points de vue confondus ». Le site retenu par le MTQ est le 452, rue Lajoie à partir duquel le point de vue sera le plus direct sur la voie de contournement en raison d'une végétation plus éparse, moins dense et de l'absence d'obstacles naturels pouvant faire office d'écran vers la voie de contournement.

À la page 8, il est indiqué : « Les deux sondes prises en considération lors de l'étude d'impact se retrouvent en plein centre-ville de Rouyn-Noranda. » Or, le MDDEP dans son analyse pour la recevabilité de l'étude d'impact faisait le même constat et c'est pourquoi, il demandait au MTQ de considérer la situation avec deux stations d'échantillonnage situées directement dans le quartier de la montée du Sourire. C'est donc avec les données de ces deux stations situées dans le quartier que l'analyse finale sur la qualité de l'air a été complétée. Cette information est consignée à la question QC-2 (pages 5-7) dans le document de réponses aux questions et commentaires du MDDEP produit en juin 2009 (PR5.1). La figure 1 (page 7) localise ces stations.


Les commentaires de M<sup>me</sup> Line Gamache, spécialiste du bruit au MTQ concernant la section pollution sonore, sont présentés dans le document ci-joint.

**DM 16 – Ghislain Girard**

À la page 1, 4<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué en référence aux tracés alternatifs : « *Ce faisant, plusieurs mesures d'atténuation ne seraient plus requises comme la construction d'un tunnel d'accès au Lac Rouyn, la plantation de confères le long de ces quartiers, l'aménagement d'un monticule de terre plein, etc....permettant des économies importantes.* ». Les mesures auxquelles fait référence M. Girard ne sont pas prévues dans le projet (tunnel pour accéder au boisé, monticule de terre).

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur de l'Abitibi-Témiscamingue,



Yves Coutu, ing.

YC/BG/lt

p. j.

c. c. M. Stephan Deschênes, chef du Service des projets  
M. Jean Iracà, chef du Service des inventaires et plan

# Mémoire du Comité pour une alternative à la voie de contournement

## Commentaires au sujet des affirmations concernant la pollution sonore

### La pollution sonore pendant la construction (page 3)

Le dernier paragraphe de cette section mentionne ce qui suit : *De plus, selon madame Line Gamache du MTQ, l'étude sonore qui a été réalisée ne tient aucunement compte du bruit qui sera généré par ces explosions ni par la machinerie lourde durant ces trois années.*

### COMMENTAIRES :

Il est vrai que l'étude d'impact sonore réalisée dans le cadre de l'étude d'impact environnemental du projet ne concerne que la route en phase d'exploitation. Toutefois, l'impact sonore des travaux routiers est une problématique importante qui est prise en compte par le MTQ avant le début des travaux. L'impact sonore des travaux n'est pas évalué au stade de l'étude d'impact environnemental puisqu'à cette étape les informations requises pour réaliser une évaluation du bruit en phase de construction ne sont pas disponibles ou alors trop imprécises. Le phasage des travaux, l'organisation du chantier, le type et le nombre d'équipements utilisés ainsi que le nombre d'ouvriers sont des informations requises pour déterminer l'impact sonore en phase de construction. Il faut souligner qu'il s'agit d'un impact temporaire qui peut être atténué et que bien que les travaux puissent s'effectuer sur une période de trois ans, ils ne seront pas intensifs pendant toute cette période à proximité des secteurs résidentiels.

Voici en résumé, les exigences du MTQ concernant la gestion du bruit à proximité d'un chantier routier :

Le MTQ spécifie aux documents contractuels de l'entrepreneur, qu'une procédure de gestion du bruit doit être mise en place pendant les travaux qui s'effectuent à proximité des zones sensibles au bruit (secteurs résidentiels, écoles, hôpitaux, parcs).

Lors de l'exécution de travaux, l'entrepreneur doit produire un programme de gestion du bruit et le soumettre au surveillant de chantier pour approbation avant le début des travaux. L'ampleur de ce programme est proportionnelle à l'importance et à la durée des travaux. Le programme doit expliquer la méthodologie qui sera utilisée pour réaliser une ou des activités de chantier en conformité avec les niveaux sonores autorisés identifiés au devis et identifier les mesures d'atténuation qui seront mises en place le cas échéant. Les niveaux sonores maximums autorisés (jour, soir et nuit) à proximité des zones sensibles au bruit sont déterminés à partir du bruit ambiant existant sans travaux.

Pendant les travaux, une surveillance des émissions de bruit sera réalisée afin de s'assurer que les niveaux maximums spécifiés aux documents contractuels ne soient pas dépassés et que des mesures d'atténuation sont mises en place lorsque nécessaire.

#### La pollution sonore après la mise en service (page 4)

À la page 4 et 5, la durée et le nombre de relevés sonores réalisés sont jugés discutables par les auteurs du mémoire. À la page 5, à la fin du premier paragraphe, on mentionne ce qui suit : *À notre avis, ce relevé d'une journée n'a aucune rigueur scientifique et nous jugeons que les résultats de l'analyse sonore ne reflètent pas nécessairement la réalité (on parle ici d'un relevé sonore réalisé sur la rue Lajoie).*

#### COMMENTAIRES :

Les relevés sonores réalisés dans le cadre d'une étude d'impact environnemental, servent dans un premier temps à caractériser l'environnement sonore dans un secteur résidentiel et dans un deuxième temps à vérifier le modèle de calcul utilisé pour établir le climat sonore sans et avec le projet dans le secteur résidentiel considéré. Dans ce dernier cas, des comptages sont aussi réalisés simultanément aux relevés sonores pour plus de précision lorsqu'il y a une route d'importance à proximité.

Les relevés sonores sont réalisés lorsque les conditions météorologiques sont propices, il s'agit d'un élément qui est normalisé. Ainsi, les relevés sonores ne doivent pas être effectués par temps de pluie ou de neige accumulée au sol et la chaussée des routes situées à proximité le cas échéant, doit être sèche. Conformément aux limites courantes des appareils de mesure, la température doit se situer entre -10° et 50°C, et l'humidité relative entre 5 % et 90 %. Les vents ne doivent généralement pas dépasser 20 km/h.

Dans le cas de l'avenue Lajoie, un relevé sonore de 24 heures a été réalisé. Ce secteur n'est pas situé près de sources importantes de bruit et le niveau sonore moyen mesuré pendant cette journée le reflète avec un niveau moyen de 45 dBA sur 24 heures. Il s'agit du niveau sonore moyen enregistré du 3 au 4 octobre 2007 à cet endroit. Le bruit fluctue constamment et, dépendamment des conditions météorologiques, du bruit de voisinage plus ou moins important et du moment de la journée, le niveau sonore peut bien sûr fluctuer. Ceci est particulièrement notable pour un environnement sonore faible comme celui de l'ave Lajoie.

À proximité d'une route achalandée, où le débit reste assez constant pendant la journée, la variation sonore d'une journée à l'autre sera moins notable. Dans le cas de l'ave Lajoie, le niveau sonore ambiant se compose de plusieurs sources, d'origine mécanique (circulation routière locale), d'origine humaine (entretien, activités diverses de voisinage), d'origine naturelle (vent, bruissement des feuilles, oiseaux, etc.) et de sources éloignées. Dans le cas présent, il est possible que par une journée de grands vents, le niveau sonore puisse excéder 50 dBA et pour une autre journée particulièrement calme, le niveau sonore pourrait être inférieur à 45 dBA.

Tout ceci ne change en rien l'évaluation de l'impact sonore qui est faite à cet endroit. Il a été établi que le climat sonore existant pour le secteur de l'ave Lajoie est faible. En 2022, le niveau sonore projeté en présence du projet a été évalué à 48 dBA, soit 45 dBA produit par la route et 45 dBA pour le bruit ambiant. Un niveau de 48 dBA à l'extérieur est considéré acceptable (l'Organisation Mondiale de la Santé, l'OMS, recommande 50 dBA le jour et le soir et 45 dBA la nuit à l'extérieur). En supposant que le bruit ambiant soit de 40 dBA plutôt que 45 dBA, le niveau sonore projeté serait de 46

dBA, soit 45 dBA produit par la route et 40 dBA pour le bruit ambiant. Il s'agit d'un niveau sonore total plus faible que celui provenant de l'étude d'impact.

La pollution sonore après la mise en service (page 5, Freins moteurs)

À la page 5, on mentionne ce qui suit : *De plus, Mme Line Gamache n'a pas cru bon de simuler le bruit occasionné par les freins moteurs dans son logiciel.*

COMMENTAIRES :

Cette affirmation ne reflète pas ce qui a été exprimé lors des audiences. Le bruit occasionné par l'utilisation des freins moteurs n'a pas été estimé puisque le logiciel de calcul utilisé pour évaluer le climat sonore ne peut pas calculer le bruit produit par ce type d'équipement.

Les niveaux sonores ont été calculés à l'aide du logiciel de simulation TNM<sup>1</sup> qui est conçu pour calculer les niveaux sonores produits par un flot de véhicules circulant à vitesse constante. Cinq types de véhicules peuvent être considérés : automobile, motocyclette, autobus, camion 2 essieux, camions 3 essieux et plus. Les effets des arrêts et départs aux feux de circulation et en accélération des véhicules peuvent être évalués, mais l'influence d'un frein moteur n'est pas un paramètre qui peut être calculé.

Il est très difficile d'évaluer l'effet de l'utilisation des freins moteurs, car pour faire un estimé réaliste, il faut connaître la proportion des conducteurs l'utilisant, le type de frein, la façon de l'utiliser du conducteur influence également le bruit produit ainsi que la durée de l'utilisation.

La pollution sonore après la mise en service (pages 5 et 6, Analyse effectuée par le Comité)

Aux pages 5 et 6, on mentionne les résultats de relevés sonores réalisés par le Comité de citoyens.

COMMENTAIRES :

Le comité de citoyens a réalisé des relevés sonores en février et mars derniers, pendant six journées, sur le terrain du 442 de la rue Lajoie. On mentionne une moyenne d'environ 42 dBA mesuré, comparativement à 45 dBA par le MTQ.

Le relevé sonore réalisé dans le cadre de l'étude d'impact environnemental, a été effectué au début du mois d'octobre, sans neige au sol contrairement aux relevés réalisés par les citoyens. À ce moment, le bruit de voisinage est probablement plus élevé qu'en hiver. Il faut souligner que la présence de neige au sol peut atténuer les niveaux sonores enregistrés. Également, les conditions météorologiques en octobre, au moment de la prise de mesure par le MTQ, et en février et mars lors des mesures

---

<sup>1</sup> TNM 2.5 (Traffic Noise Model) du Federal Highway Administration (FHWA) des Etats-Unis : décrit au document FHWA-PD-96-010 « FHWA Traffic Noise Model, version 1.0, Technical Manual », MENGE C.W. et al., 1998.

réalisées par le comité, peuvent être suffisamment différentes pour expliquer un écart de 3 dBA, surtout en ce qui concerne la direction et la vitesse du vent. Des niveaux sonores inférieurs à 50 dBA sont considérés faibles à l'extérieur et ils sont très sensibles à des variations atmosphériques, surtout lorsqu'il s'agit de sources sonores éloignées, et peuvent donc varier facilement.

Finalement, en 2022 en présence du projet, le niveau sonore estimé sur la rue Lajoie, est de 48 dBA, soit 45 dBA produit par la route et 45 dBA pour le bruit ambiant. En supposant un bruit ambiant de 42 dBA, tel que mesuré par les citoyens, le niveau projeté en 2022 serait de 47 dBA, soit 45 dBA produit par la route et 42 dBA pour le bruit ambiant. L'évaluation de l'impact sonore reste la même et le niveau sonore résultant demeure faible, inférieur à ce qui a été évalué par le MTQ à l'étude d'impact environnemental de 2008.

Line Gamache, ing.  
22 mars 2010