

Le 9 février 2009



Madame Marie-Claude Théberge  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

N/Réf. : A100.2

**Objet : Amélioration de la route 169 – Quartiers de Delisle et de l'Île-Maligne**

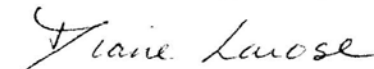
Madame,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact concernant le projet mentionné en rubrique et l'information retrouvée dans cette étude rejoint la plupart des exigences présentes dans la directive de votre Ministère. Cependant, vous retrouverez en annexe quelques questions dont les réponses nous permettront de mieux cerner la problématique des travaux projetés.

Si des précisions sur certaines de ces questions vous semblent utiles, nous vous invitons à contacter M. Omer Gauthier de notre direction au numéro de téléphone 418 695-8125, poste 340.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.

La directrice régionale,

  
Diane Larose, ing.f.

c. c. M. Pierre Grenier, BSMAOR

pièce jointe

**Amélioration de la route 169  
Quartiers de Delisle et de l'Île-Maligne**

**Direction générale du Saguenay—Lac-Saint-Jean  
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune**

**Questions**

***Section 8.2.1 (p. 99)***

Est-ce que dans la planification des travaux de déboisement, on tient compte de la période de nidification des oiseaux ?

***Section 8.2.3 (p. 103)***

Les mesures proposées pour réduire les impacts sur le milieu humide touché ne correspondent pas aux exigences de la directive pour ce genre de milieu. Est-il possible d'aménager le milieu humide résiduel d'une superficie équivalente à celle de la perte ou de créer un nouveau milieu humide dans la zone des travaux ? Noter que nous n'avons effectué aucune visite des lieux.

***Section 8.2.5 (p. 104)***

Dans le texte, on réfère à cinq points de traversée de cours d'eau, alors que sur la carte 2 b on retrouve six points de traversée de cours d'eau. Est-ce que le point de traversée localisé le plus au nord sur la carte est valide ? Si oui, décrire ce cours d'eau.

***Section 8.2.7 (p. 110)***

Au troisième paragraphe de cette section sur la faune avienne, on pose un bilan de l'impact de la transformation du milieu par le projet. Ce bilan ne s'appliquerait-il pas aussi à la faune terrestre (8.2.6) et aux amphibiens et reptiles (8.2.8) ?

Au dernier paragraphe de cette section, on réfère à « des mesures d'atténuation courantes ». Qu'elles sont ces mesures et seront-elles inscrites au devis ?



Québec, le 2 février 2010

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

La présente donne suite à la demande d'avis que vous avez adressée à M. André Maltais le 19 janvier 2010 relativement au projet d'amélioration de la route 169 – Quartiers de Delisle et de l'Isle-Maligne.

Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a pris connaissance du document contenant les réponses aux questions et commentaires adressés au promoteur relatif au projet susmentionné. En ce qui concerne le champ de compétence du SAA, nous souhaitons vous indiquer que le promoteur a répondu de façon satisfaisante aux considérations soulevées par notre organisation.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Lucien-Pierre Bouchard

Québec, le 23 février 2009

Madame Marie-Claude Thériège  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7



Madame,

La présente donne suite à la demande d'avis que vous avez adressée à M. André Maltais le 23 janvier 2009 relativement au projet d'amélioration de la route 169 – Quartier de Delisle et de l'Isle-Maligne.

Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a pris connaissance de l'étude d'impact relative au projet susmentionné afin d'en évaluer la recevabilité. Il appert que le projet visé est situé sur le Nitassinan de la communauté de Mashteuiatsh. Cette communauté, signataire de l'*Entente de principe d'ordre général entre les Premières Nations de Mamuitun et de Nutashkuan*, est actuellement en négociation territoriale globale avec les gouvernements du Québec et du Canada.

Dans ce contexte, le promoteur, soit le ministère des Transports du Québec (MTQ), aurait intérêt à informer le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean de l'existence du projet d'amélioration de la route 169. De plus, le SAA tient à rappeler au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) son obligation de procéder, s'il y a lieu, à une consultation de la communauté autochtone concernée en vertu des arrêts *Haïda* et *Taku River*. Il est également suggéré que le MDDEP coordonne ses actions en matière de consultation avec le MTQ.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Lucien-Pierre Bouchard".

Lucien-Pierre Bouchard

**St-Michel, Linda**

**De:** Chevalier, Sylvie  
**Envoyé:** 10 décembre 2009 14:38  
**À:** St-Michel, Linda  
**Objet:** Amélioration de la route 169 - Quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne

Bonjour,

selon moi, et pour mon champ de compétence, le dossier est recevable dans la mesure où le promoteur s'engage à fournir le document noté ci-dessous en cours de procédure.

Merci et bonne journée,

Sylvie Chevalier, ing., Ph.D.

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

Direction des politiques de l'eau

Service de l'aménagement et des eaux souterraines

Édifice Marie-Guyart, 8<sup>ème</sup> étage

675, Bd René-Lévesque Est, BP 42

Québec (Québec) G1R 5V7

tél.: 1 (418) 521-3885 # 4815

fax: 1 (418) 644 2003

<http://www.mddep.gouv.qc.ca>

-----Message d'origine-----

**De :** St-Michel, Linda  
**Envoyé :** 10 décembre 2009 13:18  
**À :** Chevalier, Sylvie  
**Objet :** RE : Amélioration de la route 169 - Quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne

Bonjour Mme Chevalier

Je vais informer le promoteur de votre demande.

Je comprends que vous désirez consulter ce rapport avant d'établir la recevabilité du projet dans les domaines qui vous concernent?

Merci de votre précieuse collaboration

Bonne journée

-----Message d'origine-----

**De :** Chevalier, Sylvie  
**Envoyé :** 10 décembre 2009 11:03  
**À :** St-Michel, Linda  
**Cc :** Gauvin, Diane  
**Objet :** Amélioration de la route 169 - Quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne

Bonjour,

vous nous avez fait parvenir pour avis l'addenda 1 - Réponses aux questions et commentaires du projet susnommé.

Les questions QC-14 à 17 portent sur notre champ de compétence, i.e. l'hydrogéologie.

Après lecture, je demande que le commentaire suivant soit porté à l'attention du promoteur:

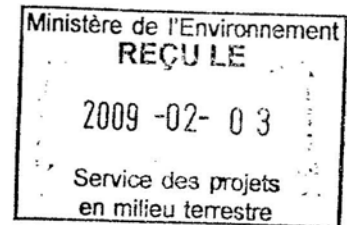
- il est attendu que le MTQ fournisse le rapport confidentiel d'inventaire hydrogéologique pour l'analyse d'acceptabilité du projet, tel qu'il le propose en réponse à la question QC-15. Le promoteur doit s'assurer que le rapport contient 1) le débit et le nombre de personnes desservies par le puits artésien alimentant une quinzaine de résidences situées aux abords de la route 172 et de la rue Bouchard et 2) localise les puits par rapport au tracé du projet.

Diane : peux-tu scanner ce courriel et le joindre au SCW-543316? Merci.

Merci, n'hésitez pas à me contacter pour toute précision sur cet avis,

Sylvie Chevalier, ing., Ph.D.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Direction des politiques de l'eau  
Service de l'aménagement et des eaux souterraines  
Édifice Marie-Guyart, 8ème étage  
675, Bd René-Lévesque Est, BP 42  
Québec (Québec) G1R 5V7  
tél.: 1 (418) 521-3885 # 4815  
fax: 1 (418) 644 2003  
<http://www.mddep.gouv.qc.ca>



## NOTE

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

DATE : Le 29 janvier 2009

OBJET : Amélioration de la route 169 – Quartiers de Delisle et de l'Isle-Maligne

N/Réf. : SCW-543316

V/Réf. : 3211-05-428

---

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par Mme Sylvie Chevalier, ing., concernant le dossier précité.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec madame Chevalier au numéro de téléphone suivant : 521-3885, poste 4815.

Le chef de service,

Normand Boulianne

p.j.



## NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne  
Chef de service

DATE : Le 29 janvier 2009

OBJET : Amélioration de la route 169 – Quartiers de Delisle et de l'Isle-  
Maligne (3211-05-428)

**SCW-543316**

---

### Introduction

La Direction des évaluations environnementales sollicite l'avis du Service de l'aménagement et des eaux souterraines sur la recevabilité de l'étude d'impact concernant l'amélioration de la route 169 à Alma et Saint-Nazaire, Quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne. Cette note porte exclusivement sur notre champ de compétence, i.e. l'hydrogéologie.

### Synthèse

Un inventaire hydrogéologique a été réalisé par le MTQ en 2003. Le réseau d'aqueduc est présent dans tous les secteurs habités en bordure de la route 169. Quelques puits privés sont situés le long de la route 172. Un puits artésien, situé à environ 300 m à l'est du tracé projeté sert à alimenter une quinzaine de résidences situées aux abords de la route 172 et de la rue Bouchard.

Dans le rapport de l'étude d'impact, le promoteur s'engage à vérifier, lors de la réalisation des plans et devis, si les puits seront à risque d'être affectés par les sels de déglacage. Dans l'affirmative, les puits feront l'objet d'un suivi. Le protocole de suivi est résumé dans le rapport.




## Commentaires – Conclusions

Pour les projets routiers, la réalisation de l'étude hydrogéologique détaillée est attendue lorsque le tracé définitif du projet a été décidé. Cependant, dès le premier rapport d'étude d'impact, il est attendu de présenter une carte localisant les puits par rapport aux différentes options du tracé. Cette carte permettra d'illustrer un paragraphe comparant les risques d'impact prévisible par l'un ou l'autre des tracés sur les captages. À l'exception de cette carte de localisation et des commentaires qui l'accompagneront, les informations fournies à ce stade-ci de l'étude sont donc suffisantes pour que l'étude d'impact soit recevable.

Par ailleurs, nous attirons l'attention du promoteur sur les points suivants :

- L'étude hydrogéologique (en particulier l'inventaire des puits) devra être mise à jour lorsque le tracé définitif sera connu.
- La présence du puits artésien qui dessert une quinzaine de résidences doit être analysée plus particulièrement. Celui-ci alimente certainement plus de 20 personnes et ne doit donc en aucun cas se situer à moins de 30 m de la nouvelle route (dans le cas contraire, il devra être déplacé). Il est nécessaire également de valider que le débit de l'ouvrage ne dépasse pas 75 m<sup>3</sup>/d. En effet, l'article 25 du Règlement sur le captage des eaux souterraines oblige les propriétaires de telles installations de captage de déterminer, en particulier, l'aire d'alimentation de leur ouvrage. En présence de ce type d'ouvrage, le MTQ doit tenir compte de la localisation des aires d'alimentation et de protection, s'assurer qu'elles ne recoupent pas les infrastructures liées au projet ou ne sont pas vulnérables, ou sinon envisager des mesures de mitigation.
- Le promoteur doit s'engager à suivre le programme type de suivi environnemental des puits d'eau potable défini par le MTQ. Ce programme décrit les modalités du suivi, sa durée et les mesures de mitigation en cas d'impact démontré.



Sylvie Chevalier, ing.



## NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Thérberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 22 décembre 2009

OBJET : Avis de recevabilité environnementale du projet  
d'amélioration de la route 169 à Alma et Saint-Nazaire  
quartiers de Delisle et de l'Isle Maligne

V/Réf. : 3211-05-428

N/Réf. : DPQA 619

---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport d'expertise de Pierre Vincent, ingénieur, concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie les conclusions et recommandations de M. Vincent.

Nous avons attribué un numéro de dossier « DPQA », je vous prierais d'y référer dans toute correspondance relative à ce dossier afin de faciliter notre gestion.

Pour  
Michel Goulet, directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michel Guay".

Michel Guay

MG/gb

p. j.

## EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Michel Goulet, directeur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Pierre Vincent, ing.

DATE : Le 21 décembre 2009

OBJET : **Avis de recevabilité environnementale du projet  
d'amélioration de la route 169 à Alma et Saint-Nazaire,  
quartiers de Delisle et de l'Isle Maligne**

Réf. : 3211-05-428  
N/Réf. : DPQA 619

---

### 1. Objet de la demande

Le 1<sup>er</sup> décembre 2009, Mme Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, nous transmettait une demande dans le but de vérifier, pour le volet bruit communautaire, si les questions adressées à l'initiateur *ont été traitées de façon satisfaisante et valable* dans le document du requérant qui accompagnait la requête. Les questions soulevées faisaient suite à l'examen de recevabilité réalisé sur ce projet par notre ministère et auquel notre Direction n'a pu participer faute d'effectifs suffisants.

### 2. Description sommaire du projet

Le projet consiste à la construction d'une nouvelle route, dans un nouveau corridor, sur une longueur de 4,75 km, dont le tracé débute au nord des deux ponts de la rivière La Grande Décharge et se termine à l'intersection du chemin de la Grande-Ligne, au nord de la route 172.

Il s'agit d'une route à 4 voies, à deux chaussées divisées par un terre-plein central. Le carrefour de la rue Sainte-Cécile, présentement en T, sera réaménagé 200 m plus au nord pour permettre une intersection en croix avec l'ancienne route 169.

...2

Cette intersection sera gérée par un feu de circulation. Le tracé longe, du côté est, les bassins d'épuration de la Ville d'Alma. Une passerelle pour les piétons et les cyclistes sera aménagée à l'intersection de la rue Sainte-Cécile.

### 3. Justification du projet

Le principal objectif du projet est l'amélioration de la qualité de vie des citoyens des quartiers de L'Isle-Maligne et de Delisle à Alma, par la diminution des nuisances et inconvénients dus à la circulation routière (tels : le bruit, l'effet de barrière pour les piétons et cyclistes, la poussière ainsi que les vibrations), en particulier, celle des véhicules lourds.

### 4. Phase de construction

#### 4.1 – Encadrement et limites

Bien que le ministère des Transports du Québec (MTQ) se soit doté de critères (limites) pour prévenir les nuisances sonores en provenance de chantiers de construction, la présente étude d'impact est plutôt muette concernant ces critères. Elle fait plutôt état que « *Pendant la phase de construction, le ministère des Transports déterminera des seuils sonores à respecter pendant les travaux, ...* »

Le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) utilise ses propres limites pour encadrer les nuisances sonores provenant d'un chantier de construction.

Période	Limites (le plus élevé des deux)		Exception
<b>Jour</b> (7 à 19 heures)	55 dB <sup>1</sup>	Bruit initial	Sans limite si justifié*
<b>Soir</b> (19 à 22 heures)	45 dB <sup>2</sup>	Bruit initial	55 dB <sup>3</sup> si justifié*
<b>Nuit</b> (22 à 7 heures)	45 dB <sup>2</sup>	Bruit initial	Aucune exception

1 –  $L_{Ar, 12h}$  (Pour plus de détails concernant les termes  $L_{Ar, t}$  voir l'annexe 1)

2 -  $L_{Ar, 1h}$

3 -  $L_{Ar, 3h}$

- \* Pour se prévaloir des limites d'exception prévues aux lignes directrices du (MDDEP), relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction, le maître d'œuvre du chantier doit justifier le dépassement des limites habituelles, conformément aux exigences « a » à « f » de la section 1 des lignes directrices précitées. (voir annexe 1)

## 4.2 – Respect des limites

L'étude d'impact souligne que la construction du tronçon à proximité de la rue Hermel, de la rue Fortin, de la 12<sup>e</sup> avenue et de la route 172 pourrait entraîner des niveaux sonores occasionnellement supérieurs à 55 dBA. Toutefois, on ne fournit aucune estimation des niveaux sonores qui seront atteints et non plus de renseignements sur les mesures d'atténuation qui seront mises en place pour réduire au minimum les gênes sonores que subiront les citoyens résidant à proximité des travaux.

Dans le document intitulé « Addenda – réponses aux questions et commentaires », à la question 31, visant à savoir si le promoteur entend respecter les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction, ce dernier présente les critères qu'applique le MTQ lors des travaux de construction. Ces critères sont résumés ci-dessous :

Période	Niveau sonore autorisé en décibels A
<b>Jour</b> (7 à 19 heures)	75 décibels ou bruit ambiant avant les travaux, majoré de 5 décibels (le plus élevé des deux est le niveau retenu)
<b>Soir</b> (19 à 22 heures)	bruit ambiant avant les travaux, majoré de 5 décibels
<b>Nuit</b> (22 à 7 heures)	bruit ambiant avant les travaux, majoré de 5 décibels

Le « Niveau sonore autorisé » est exprimé sous la forme de  $L_{A10, 30 \text{ min.}}$ . Il représente un niveau sonore qui prend en considération les bruits de pointe qui se démarquent du bruit moyen.

L'étude devrait toutefois permettre d'estimer la conformité du projet aux « *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* ».

Elle devrait également préciser les mesures d'atténuation qui seront mis en place pour réduire au minimum les impacts sonores pendant les travaux de construction, le cas échéant.

## 5. Phase d'opération

### 5.1 - Encadrement et limites

En 1998, le MTQ a élaboré une politique sur le bruit routier qui vise à atténuer le bruit généré par l'utilisation des infrastructures de transport routier. Cette Politique privilégie essentiellement deux approches en matière d'atténuation des impacts sonores : une approche corrective qui vise à corriger les principaux

problèmes et une approche de planification intégrée, qui consiste à prendre les mesures nécessaires pour prévenir les problèmes causés par la circulation routière.

Plus spécifiquement, l'approche correctrice vise à mettre en oeuvre des mesures dans les zones où le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dBA  $L_{eq, 24 h}$ .

Cependant, la réduction anticipée du niveau sonore devra être d'au moins 7 dBA pour l'ensemble des mesures d'atténuation, sinon celles-ci ne seront pas mises en oeuvre. À l'intérieur des aires résidentielles, la zone d'intervention dans laquelle le niveau de bruit a atteint 65 dBA  $L_{eq, 24 h}$  devra comprendre au moins 10 unités d'habitation. De plus, celle-ci devra présenter une densité de 30 unités d'habitation au kilomètre linéaire de route. Les aires résidentielles situées de part et d'autre d'une voie de circulation sont considérées comme étant des zones d'intervention distinctes.

En ce qui concerne l'approche de planification intégrée, le MTQ préconise un niveau de bruit de 55 dBA  $L_{eq, 24 h}$ , qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives.

Dans le cadre de l'évaluation des mesures d'atténuation, le MTQ a adopté un critère « d'impact sonore » qui résulte de la différence entre le niveau de bruit avant projet et le niveau de bruit projeté. Selon la politique du MTQ, les impacts moyens ou forts (intervalle de 5 ans) feront l'objet de mesures d'atténuation par le ministère.

Les recommandations administratives établies par le MDDEP pour le niveau de bruit ambiant à respecter dans les secteurs sensibles ainsi que les augmentations acceptables pour les sources de bruit mobiles attribuables à un projet routier sont présentées au tableau ci-dessous.

Niveau de bruit ambiant ( $L_{Aeq 24H}$ )	Le MDDEP préconise
Inférieur à 55 dB	- Maintien du niveau de bruit ambiant quand cela est possible, sinon permettre l'atteinte du maximum de 55 dB
Égal ou supérieur à 55 dB	- Une augmentation de 1 dB est acceptable
Supérieur à 60 dB	- Aucune augmentation

## 5.2 – Respect des limites

### **Approche de planification intégrée du MTQ :**

L'étude d'impact soumise par l'initiateur fournit toutes les mesures, les estimations et les simulations permettant d'évaluer le respect d'un niveau de bruit de  $55 \text{ dBA } L_{eq, 24 \text{ h}}$ , selon l'approche de planification intégrée du MTQ.

En effet, le tableau 38, en page 127, présente les niveaux sonores actuels et projetés (10 ans) ainsi que les impacts appréhendés pour les résidences susceptibles d'être affectées par le projet.

### **Approche correctrice du MTQ :**

Les mesures et les simulations du bruit routier pour ce projet démontrent qu'aucune résidence ne sera affectée par un niveau sonore supérieur à 65 dBA après la mise en place des mesures d'atténuation. Par conséquent, l'approche correctrice de la politique du MTQ n'est pas applicable à ce projet.

### **Limites MDDEP :**

La simulation de l'étude d'impact montre qu'après la mise en place des mesures d'atténuation, le climat sonore n'excédera pas la valeur de 55 dBA qui constitue la limite acceptable selon les recommandations administratives du MDDEP.

L'étude d'impact fournit donc l'information nécessaire à l'évaluation du respect des recommandations administratives du MDDEP.

Cependant, plusieurs résidents verront le niveau de leur environnement sonore augmenter significativement. Même si les recommandations administratives du MDDEP et la limite de l'approche de planification intégrée du MTQ seront respectées en phase d'exploitation, le projet occasionnera une augmentation du niveau sonore de plus ou moins 10 dBA pour certaines résidences, ce qui pourrait être la source de gêne sonore.

## **6. Ouvrages d'atténuation**

### **6.1 Construction :**

L'Étude d'impact ne donne aucune indication des mesures d'atténuation qui seront appliquées pour réduire l'impact sonore des travaux pendant la période de construction. Tout au plus, elle fait état : « *Pendant la phase de construction, le ministère des Transports déterminera des seuils sonores à respecter pendant les travaux, le contenu*

*des programmes de suivi et de contrôle du bruit ainsi que les mesures d'atténuation requises et les restrictions concernant certains équipements ou techniques de construction. »*

Le promoteur devrait préciser si les mesures courantes suivantes seront appliquées lorsque les travaux seront exécutés près des résidences :

- Les travaux seront réalisés en période diurne (7 h à 19 h) du lundi au vendredi lorsque possible;
- Les impacts des panneaux arrières des camions à benne seront évités;
- Les équipements moteurs seront dotés de silencieux performants et en bon état;
- Le transport de matériaux s'effectuera en s'éloignant des zones résidentielles lorsque possible;
- Les génératrices ne seront utilisées que lorsqu'il ne sera pas possible d'utiliser des compresseurs électriques d'alimentation d'air.
- Les compresseurs seront localisés loin des zones sensibles au bruit et seront munis d'un silencieux de purge du condensateur et leurs portes seront fermées en tout temps;
- L'utilisation de freins moteurs sera limitée au maximum;
- Les marteaux hydrauliques et pneumatiques seront munis de dispositifs antibruit;
- Les équipements électriques et mécaniques seront éteints lorsque non utilisés;
- Les moteurs des camions en attente seront éteints;
- Les alarmes de recul seront à intensité variable;
- Des écrans temporaires seront mis en place selon les besoins.

## **6.2 Exploitation :**

Pour assurer un niveau sonore inférieur à  $L_{eq,24h}$  55 dBA, le promoteur propose la mise en place d'écrans à proximité des habitations qui subiront, selon la simulation, un impact moyen ou fort. Sans mesure d'atténuation, le climat sonore de toutes ces résidences excéderait la limite de 55 dBA.

Les mesures d'atténuation seraient constituées de deux buttes antibruit localisées de part et d'autre de la jonction de la rue du Pont et de la voie de contournement. Elles seraient complétées par une section en palissade à l'extrémité nord de la rue Hermel.



## 7. Programme de suivi

Pour atténuer l'impact sonore attribuable aux travaux, le contenu des programmes de suivi et de contrôle du bruit ainsi que les mesures d'atténuations requises et les restrictions concernant certains équipements ou techniques de construction sont autant d'éléments que le promoteur entend déterminer ultérieurement. Malgré ces lacunes, le MTQ utilise habituellement des devis qui encadrent le travail des entrepreneurs de façon à réduire l'impact des nuisances sonores pendant les travaux.

La section 12.2.2 de l'étude d'impact fait état que le MTQ effectuera un suivi du climat sonore dans le but de mesurer, de façon précise, le degré de perturbation projeté en bordure de la nouvelle route cinq ans après l'ouverture de la route.

Des mesures de l'impact de la nouvelle route seront réalisées à la fin des travaux et cinq ans après la mise en exploitation du nouveau tronçon. Des rapports seront produits à chacune des étapes. Si les résultats attendus ne sont pas atteints, des correctifs seront apportés aux mesures d'atténuation.

## 8. Conclusions et recommandations

L'étude d'impact sur l'environnement intitulé « Amélioration de la Route 169 Alma et Saint-Nazaire, Quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne » présente les renseignements nécessaires pour juger de l'acceptabilité du projet en ce qui a trait au volet bruit de l'exploitation de la nouvelle route.

L'étude d'impact ne présente aucun seuil sonore (limite) à respecter pendant les travaux, ni d'indication sur le contenu du programme de contrôle, ni de mesures d'atténuation qui seraient potentiellement mis en place en cas de besoin. Toutefois, le promoteur a présenté, en réponse à la question 31 de l'addenda de novembre 2009, les niveaux sonores que le MTQ autorise généralement durant une période des travaux. Bien que l'information soit partielle, le MDDEP la juge suffisante compte tenu de la pratique habituelle du MTQ en pareil situation. De plus, nous considérons que les éléments manquants pourraient être précisés rapidement par le promoteur.



Pierre Vincent, ing.

**Référence :**

Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs intitulée « Amélioration de la route 169 à Alma et Saint-Nazaire, Quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne », produit par Roche ingénieurs-conseils et datée de décembre 2008.

Addenda 1 – « Réponses aux questions et commentaires » produit par Roche ingénieurs-conseils et datée de novembre 2009.

**ANNEXE 1****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 mars 2007)**

### 1. 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 acoustique d'évaluation ( $L_{Ar, 12h}$ )<sup>1</sup> provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit 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.

### 2. 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 acoustique d'évaluation sur une heure ( $L_{Ar, 1h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ou le niveau de bruit 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 (22 h à 7 h), afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être jugée acceptable (sauf en cas d'urgence ou de nécessité absolue). Pour les trois heures en soirée, toutefois, (19 h à 22 h), lorsque la situation<sup>2</sup> le justifie, le niveau acoustique d'évaluation  $L_{Ar, 3h}$  peut atteindre 55 dB peu importe le niveau initial à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites à la section 1.

<sup>1</sup> Le niveau acoustique d'évaluation  $L_{Ar, T}$  (où  $T$  est la durée de l'intervalle de référence) est un indice de l'exposition au bruit qui contient niveau de pression acoustique continu équivalent  $L_{Aeq, T}$ , auquel on ajoute le cas échéant un ou plusieurs termes correctifs pour des appréciations subjectives du type de bruit. Pour plus de détail concernant l'application des termes correctifs, consulter la Note d'instructions 98-01 sur le bruit.

<sup>2</sup> C'est-à-dire lorsque les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant les limites mentionnées au paragraphe précédent pour la soirée et la nuit.

## ANNEXE 2

**RECOMMANDATIONS ADMINISTRATIVES DU MDDEP CONCERNANT  
LES NUISANCES SONORES RELATIVES AU BRUIT ROUTIER  
(en révision)**

Les limites administratives établies par le MDDEP pour le niveau de bruit ambiant à respecter dans les secteurs sensibles ainsi que les augmentations acceptables pour les sources de bruit mobiles attribuables à un projet routier sont :

Niveau de bruit ambiant ( $L_{Aeq\ 24H}$ )	Le MDDEP préconise
Inférieur à 55 dB	- Maintien du niveau de bruit ambiant quand cela est possible sinon permettre l'atteinte du maximum de 55 dB
Égal ou supérieur à 55 dB	- Une augmentation de 1 dB est acceptable
Supérieur à 60 dB	- Aucune augmentation