
Questions et commentaires

**Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est
sur le territoire de la Ville de Saint-Georges
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-415

Le 9 août 2006

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports (MTQ) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges.

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

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

La présentation des questions et commentaires réfère à la numérotation des chapitres et sections de l'étude d'impact du MTQ.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

2. Contexte et justification du projet (p. 3 à 13)

QC-1. L'une des conclusions de l'étude d'opportunité de juin 2005 (Tecsult Inc., 2005) est que « (...) la faiblesse de la circulation de transit (...) ne justifie pas le prolongement de l'autoroute au-delà de Saint-Georges ». Cependant, au chapitre de l'analyse comparative des variantes de l'étude d'impact (3.2.1.1, deuxième paragraphe), la « perspective de la construction d'un nouvel axe urbain dans le prolongement de l'autoroute 73 au sud de la route 204 Est » est mentionnée. Veuillez élaborer votre échéancier quant à cette prolongation éventuelle ainsi que le corridor à l'étude, incluant les points de raccordement possibles avec la route 173 au sud de Saint-Georges. Avez-vous songé à demander à la Ville de Saint-Georges qu'elle adopte un règlement interdisant toute opération cadastrale à l'intérieur du ou des corridors envisagés pour contourner complètement Saint-Georges vers le sud?

3.4 Analyse comparative des variantes – Utilisation projetée (p. 21)

QC-2. Selon le modèle de projection des débits journaliers moyens annuels (DJMA) utilisé pour la mise à jour de l'étude d'opportunité (Tecsult, 2005), un débit de 3100 à 5200 véhicules par jour (veh/j) serait enregistré sur le prolongement de l'autoroute 73, selon que la variante 2 ou 1 soit choisie. Au dernier paragraphe de cette section, il est évalué que ce détournement de circulation se traduirait par une réduction de débit de 9 % à 15 % respectivement sur le pont actuel de la rivière Famine.

La vision à moyen terme du même modèle de prévision révèle cependant que la croissance des débits d'ici l'année 2031 serait de près de 1 % par année pour ce même pont en l'absence d'autoroute, pour une croissance de 28 %. L'application de ce taux de croissance aux variantes de prolongement d'autoroute à l'étude donne pour résultat que le débit sur le pont de la rivière Famine serait de 39 000 à 40 000 veh/j en 2031, c'est-à-dire à des niveaux supérieurs aux débits actuels (36 000 veh/j en 2003). Sous cet angle, le projet de prolongement de l'autoroute 73 ne paraît régler qu'à court terme les problèmes de congestion au centre-ville de Saint-Georges. Est-ce que des mesures supplémentaires sont envisagées, soit par le ministère des Transports ou la Ville de Saint-Georges, afin d'alléger ce trafic à moyen et à long termes? Veuillez décrire ces mesures et détailler les effets escomptés.

4.2.3 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Climat

QC-3. Le promoteur devrait présenter des informations au sujet de la direction des vents dominants dans la zone d'étude, ainsi que sur l'occurrence d'évènements météorologiques susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité routière comme la présence de zones de brouillard ou de zones de forts vents latéraux, identifiées ou connues, pour le secteur du tracé privilégié. Advenant que les conditions météorologiques propres au secteur du tracé privilégié soient susceptibles d'avoir un impact significatif sur la sécurité routière, le promoteur devrait commenter cette situation et, au besoin, prévoir des mesures d'atténuation pouvant réduire ces impacts dans les chapitres 6 et 7.

4.2.5.2 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Faune et habitat – Herpétofaune (p. 43-44)

QC-4. Bien qu'il n'y ait pas eu d'inventaire effectué, l'étude mentionne que la rivière Famine constitue un habitat propice aux tortues, référant aux travaux de Tecslut couvrant l'ensemble du tronçon de Beauceville à Saint-Georges. Des mesures d'atténuation sommaires sont mentionnées au tableau 7.8. Afin de bien évaluer la valeur de ces données et de préciser les mesures d'atténuation, pouvez-vous préciser la localisation des stations de Tecslut qui étaient situées dans leur aire d'étude, la méthode utilisée, les dates de visite ainsi que les résultats obtenus?

4.2.5.3 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Faune et habitat – Faune avienne (p. 44-49)

QC-5. Il est vrai que la liste du tableau 4.5 n'inclut aucune espèce menacée ou vulnérable, que ce soit au plan fédéral ou provincial, mais elle comporte néanmoins un espèce rare, l'épervier de Cooper, et deux espèces dont les populations québécoises sont à la baisse depuis quelques décennies, soit la maubèche des champs et le bruant des champs.

Pouvez-vous localiser ces espèces dans la zone d'étude? Retrouve-t-on un ou des couples dans l'axe envisagé pour l'autoroute? Le cas échéant, quelles méthodes comptez-vous employer afin de minimiser les impacts à ces couples au moment de la construction de l'autoroute?

QC-6. L'étude mentionne des inventaires effectués en 2000, 2003 et 2004 par Tecslut pour l'ensemble du secteur de Beauceville à Saint-Georges. Afin d'avoir une idée précise de la faune avienne du secteur d'étude et d'évaluer la représentativité des données, l'initiateur devrait distinguer des résultats de Tecslut les données qui concernent son propre secteur d'étude. Nous aimerions connaître en particulier la localisation des stations, la strate d'échantillonnage représentée et les résultats obtenus.

4.2.5.4 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Faune et habitat – Mammifères

QC-7. En ce qui concerne le cerf de Virginie, l'étude d'impact n'illustre que le contour de l'habitat, tel qu'il est délimité sur les cartes d'habitats fauniques publiées par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) (figure 4.4). À la page 51, il y aurait lieu de préciser que ce contour constitue le coeur du ravage, soit la partie de l'habitat la plus intensivement utilisée par les cerfs d'une année à l'autre. Les boisés au pourtour de l'aire de confinement sont aussi fréquentés par les cerfs. Le taux de fréquentation varie selon les conditions d'enneigement et l'évolution des peuplements forestiers dans le temps en ce qui concerne la qualité de l'habitat. Ainsi, au cours de survols aériens effectués le 25 février 2005 et le 6 mars 2006, le MRNF a pu constater que les boisés situés au nord de la rivière Famine, de part et d'autre de l'emprise projetée, étaient fréquentés par les cerfs. Il serait pertinent d'illustrer les contours de l'habitat utilisé tel qu'il est circonscrit par le MRNF au cours de ces survols. Le ministère des Transports dispose déjà de ces informations.

En ce qui concerne l'orignal, l'information mentionnée en page 52 doit être corrigée. Un inventaire aérien de la population d'originaux de la zone de chasse 3 a été réalisé au cours de l'hiver 2005. La densité moyenne, après chasse, a été estimée à près de 6 originaux par 10 km² d'habitat¹. On peut cependant considérer que la densité est plus faible en périphérie des zones urbaines comme celle de Saint-Georges.

Quant à l'ours noir, les évaluations réalisées dans le contexte de l'élaboration des plans de gestion 1998-2002 et 2006-2013 sont à l'effet que la densité d'ours dans la zone de chasse 3 aurait connu une légère augmentation, passant de 1,2 ours/10 km² d'habitat en 1995 (environ 600 ours) à 1,4 ours/10 km² d'habitat en 2003 (environ 700 ours). Encore une fois, l'habitat en périphérie des zones urbaines est moins favorable à cette espèce.

D'autre part, la valeur comme habitat faunique des boisés traversés par les deux tracés devrait également être fournie (structure de la végétation, âge, essences, quantité de débris végétaux, chicots, recouvrement latéral, etc.).

4.3.4.8 Description du milieu récepteur – Milieu humain – Infrastructures actuelles et projetées – Alimentation en eau potable et traitement des eaux usées (p. 81-82)

QC-8. L'étude d'impact rapporte l'existence de trois secteurs sensibles quant à la qualité de l'eau, que les résultats provenant d'analyses sont préoccupants pour près des deux tiers des puits localisés dans ces secteurs et que 15 puits ont fait l'objet d'analyses en 2005. Cependant, l'étude ne précise pas combien de puits ont été répertoriés dans chacun des secteurs sensibles, combien ont été analysés par secteur et si les puits présentant des problèmes de contamination sont distribués uniformément dans les secteurs sensibles ou principalement dans un secteur. L'étude devrait informer sur ces points. Aussi, pour chacun de ces secteurs, localiser clairement sur la carte (figure 4.8 et/ou une portion agrandie de cette carte) tous les puits répertoriés et identifier ceux qui ont des problèmes de contamination. Dans le cas d'un puits alimentant un réseau privé (plus d'une résidence), l'étude devrait indiquer le nombre de personnes desservies ainsi que le débit moyen journalier (m³/j) de l'ouvrage de captage.

¹ Desjardins S. et B. Langevin, 2006. *Inventaire aérien de l'orignal dans la zone de chasse 3 à l'hiver 2005*, ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction de l'aménagement de la faune de la Chaudière-Appalaches. 22 p.

Enfin, se référer aux normes du MDDEP pour l'interprétation des résultats de qualité de l'eau potable, ou à la norme de Santé Canada en l'absence de normes provinciales pour un paramètre (ex. chlorures).

QC-9. A-t-on prévu le raccordement au réseau d'aqueduc municipal pour les résidants qui subiront une dégradation de la qualité et de la quantité de leur approvisionnement en eau potable?

6.1 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Écrans visuels et sonores (p. 109)

QC-10. Fournir des commentaires sur l'efficacité des mesures d'atténuation des écrans sonores et visuels. Présenter des données sur le taux de réduction du bruit obtenu par la mise en place des mesures d'atténuation (talus et écran végétaux) en se référant à d'autres cas vécus ailleurs au Québec.

6.3 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Carrefour en T avec feux de circulation versus carrefour giratoire (p. 116)

QC-11. À l'avant-dernier paragraphe de la page 116, l'étude d'impact annonce « (...) la mise en œuvre d'un plan de communication pour instruire les usagers sur la manière d'adapter leur comportement routier », faisant référence au carrefour giratoire. Veuillez décrire en quoi consisterait ce plan de communication.

6.5 Description technique du projet

QC-12. Expliquer le raisonnement à la source des deux types de sections en travers de l'autoroute de part et d'autre de la rivière Famine, soit le type rural du côté nord et le type urbain du côté sud.

QC-13. Le tableau inclus à la figure 6.5 présente les surplus de déblais estimés dans le cadre de ce projet, soit 1 009 000 m³. Nous désirons savoir quels sont les modes de gestion les plus plausibles de ces déblais excédentaires ainsi que les activités de transport inhérentes à la gestion de ces déblais (nombre de camions, itinéraires préférentiels, etc.). Minimale, nous aimerions obtenir la localisation spatiale des lieux potentiels de dépôt de ces déblais excédentaires ainsi que les circuits les plus vraisemblables qui pourraient être utilisés par les camions.

7.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Méthode d'identification et d'évaluation des impacts (p. 128)

QC-14. La méthode proposée pour évaluer les impacts résiduels du projet ne permet pas d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées puisqu'elles sont incluses avant l'évaluation de l'intensité de l'impact. Commenter sur les avantages et les inconvénients de cette méthode : permet-elle d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées?

Fournir une grille d'analyse des impacts environnementaux permettant de mieux comprendre le cheminement menant à l'attribution des cotes d'importance des impacts.

7.0 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés

QC-15. Le demi-tour que vous prévoyez aménager vis-à-vis la 45^e Rue sur la route 204 Est s'avère localisé au droit d'un chemin privé donnant accès, quelques mètres plus loin, à un lac artificiel autour duquel se trouvent des résidences (chalets?). Déterminer les impacts anticipés sur l'intégrité du plan d'eau et son écosystème, sur l'accès aux résidences, sur l'ambiance sonore à celles-ci ainsi qu'au paysage. Des mesures d'atténuation sont-elles requises?

7.4.2.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu physique – Qualité des eaux et régime hydrologique – Dégradation de la qualité de l'eau de surface (p. 141)

QC-16. Le tableau 7.3 fait état d'épandage de sels et d'abrasifs. Pourtant, le début de la section 7.4.2 (p. 140), la section 7.4.2.2 (p. 142), ainsi que la section 7.5.2.3 (p. 155) ne discutent que de l'impact des chlorures. Qu'en est-il des abrasifs en période d'exploitation? Appréhende-t-on une quantité importante de matériel fin dans les cours d'eau et y aurait-il des mesures pour éviter un ensablement de ces derniers?

QC-17. À la page 142, il est dit que le régime hydrologique des cours d'eau, autres que la rivière Famine, ne favorise pas le transport de sédiments. Le MRNF souligne que l'ensablement d'un cours d'eau au site même d'une intervention n'est pas souhaitable. En conséquence, l'initiateur doit prendre les mesures nécessaires pour éviter l'apport de sédiments dans les cours d'eau concernés.

7.5.1.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu biologique – Végétation – Enlèvement de la végétation à l'intérieur de l'emprise (p. 146)

QC-18. Pouvez-vous expliquer clairement la signification de la mesure d'atténuation VEG9, au tableau 7.4, se lisant de la façon suivante : « Procéder au coupage des arbres à ras de terre sur 3 m de largeur en bordure des aires déboisées »?

7.5.2.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu biologique – Faune aquatique – Mise en suspension des particules fines (p. 151)

QC-19. L'origine de la mesure d'atténuation POI6 (tableau 7.6) n'est pas claire. S'applique-t-elle au cas du ruisseau Nadeau et seulement celui-ci? Expliquer.

QC-20. La rivière Famine abrite une espèce sportive, soit la perchaude. Dans de tels cas, le MRNF exige le respect d'une période de restriction visant à protéger la reproduction des espèces sensibles et sportives. Dans le cas de la perchaude, les travaux doivent être réalisés en dehors de la période du 1^{er} avril au 1^{er} juillet. Il y aurait lieu de connaître si l'initiateur entend respecter cette période de restriction ou si, dans le cas contraire, il envisage des mesures de compensation.

7.5.4.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu biologique – Faune terrestre – Pertes d'habitats pour la faune terrestre (p. 158)

QC-21. Pour ce qui est de la variante retenue, le MRNF considère que, dans les circonstances, il s'agit de celle ayant le moins d'impacts pour le ravage de cerfs (moindre superficie d'habitat

enclavé). L'étude mentionne que le passage de l'autoroute dans le ravage de la rivière Famine occasionnera une perte permanente d'habitat de 9,7 ha. Ce ravage est un habitat faunique reconnu et cartographié depuis 1989. Faune Québec, qui cherche à appliquer le principe d'aucune perte nette d'habitat exige habituellement une compensation financière lorsqu'il est impossible de construire ou de réaménager un ravage de cerfs. La participation du MTQ à une entente spécifique de régionalisation visant la gestion intégrée du cerf de Virginie dans la région de Chaudière-Appalaches constitue une compensation adéquate dans le cadre du présent projet.

L'étude ne prévoit pas de mesures d'atténuation en période de construction. Dans l'aire de confinement, au sud de la rivière Famine, il faudrait éviter de faire les travaux en période de confinement des cerfs, soit du début décembre au début avril.

7.5.4.3 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu biologique – Faune terrestre – Fractionnement du ravage de cerfs de la rivière Famine (p. 160-165)

QC-22. Il est prévu d'installer une clôture de part et d'autre de l'emprise sur une longueur de 1 km au sud de la rivière Famine pour diminuer le risque de collisions avec les cerfs. Compte tenu des connaissances acquises sur le ravage de la rivière Calway et de la relative étanchéité de ces clôtures, il faudra aussi prévoir des structures permettant aux cerfs de quitter l'emprise si jamais ils réussissaient à y pénétrer. Enfin, d'autres mesures s'adressant davantage aux usagers de la route devraient être envisagées telles qu'une signalisation particulière, l'éclairage de la route et de ses abords ainsi qu'une campagne de communication et de sensibilisation.

QC-23. Commenter la possibilité d'aménager un passage additionnel pour les cerfs dans le secteur sud du ravage, soit en bordure des terres agricoles.

7.5.5.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu biologique – Faune avienne – Dérangement de couples nicheurs en bordure de l'emprise (p. 166)

QC-24. Aucune mesure d'atténuation n'est prévue afin d'atténuer l'impact des travaux sur les oiseaux nicheurs. Ne pouvez-vous pas vous engager à ne pas déboiser durant la période de nidification soit, dans cette région, entre le 1^{er} avril et le 15 août?

7.6 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu humain (p. 169-217)

QC-25. Considérer l'impact du dynamitage sur les puits privés (colmatage).

7.6.3.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu humain – Qualité de l'eau potable – Risque de contamination des sources d'approvisionnement privées (p. 179)

QC-26. Au tableau 7.16, déterminer le nombre exact de résidences et de puits qui sont visés selon la localisation (chaînage).

7.6.3.2 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu humain – Qualité de l'eau potable – Rabattement de la nappe phréatique et impact sur la capacité de pompage (p. 180)

QC-27. Au tableau 7.16, déterminer le nombre exact de résidences et de puits qui sont visés selon la localisation (chaînage).

Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu humain – Activités agricoles et forestières – Perte de superficies agricoles et effets sur l'exploitation (p. 181-184)

QC-28. Le tableau 7.8 identifie deux cas de lots qui seront fractionnés, soit les lots 838-P et 846-62-3-P. Pour ces lots, aucune mesure d'atténuation autre que des indemnités ou compensations monétaires ne sont prévues. Ne serait-il pas envisageable que ces résidus de lots soient vendus à des exploitants voisins?

7.6.9 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Milieu humain – Qualité de l'air (p. 199)

QC-29. Commenter l'impact de l'accroissement de la circulation routière sur la qualité de l'air dans les secteurs avoisinants l'autoroute projetée et aux abords de l'intersection avec la route 204 Est.

QC-30. L'étude d'impact mentionne que la qualité de l'air est bonne dans la région de Chaudière-Appalaches. Il serait opportun de mentionner que des épisodes de smog peuvent survenir dans la région, notamment en Beauce durant la période estivale et même en période hivernale. En présence d'une alerte au smog pour le territoire de Saint-Georges, y aura-t-il des mesures spécifiques de prévues pour éviter une dégradation accrue de la qualité de l'air durant la période de construction (ex. arrêt des travaux)?

7.6.10.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Ambiance sonore – Dérangement des résidents durant la construction (p. 201)

QC-31. Les balises recommandées dans la directive et émises dans la politique sectorielle « Limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction » (voir Annexe) n'ont pas été prises en compte. L'initiateur doit révéler les seuils sonores maximums probables pendant la durée des travaux lorsqu'ils seront localisés près des zones urbanisées.

7.6.10.2 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements – Ambiance sonore – Modification du niveau de bruit en période d'utilisation (p. 202)

QC-32. L'initiateur mentionne que le ralentissement de la circulation à l'arrivée du carrefour giratoire entraînera une diminution du bruit. A-t-on considéré l'impact de l'utilisation des freins-moteurs dans ces circonstances, notamment par les véhicules lourds, pour en arriver à cette affirmation? Sinon, il y a lieu de réviser cette évaluation.

7.6.11 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Paysage (p. 206)

QC-33. Au tableau 7.25, la signification de la mesure d'atténuation PAY10 n'est pas fournie.

8. Programme de surveillance et de suivi

QC-34. La directive demande que l'étude présente un plan de mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident, autant durant la phase construction que durant la phase exploitation. Le programme de surveillance et de suivi doit décrire clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées.

8.2.1 Programme de surveillance et de suivi – Suivi – Qualité de l'eau potable (p. 224)

QC-35. Préciser, selon les secteurs, si les puits à risque et les puits témoins sont localisés dans les mêmes aires d'alimentation. Sinon, est-ce que les aires d'alimentation des puits témoins sont localisées à l'intérieur des limites de la zone d'étude. Dans tous les cas, localiser et identifier les puits témoins sur une carte (figure 4.8 et/ou portion agrandie de cette carte).

ANNEXE 6 – Rapport sectoriel : étude de l'impact acoustique

QC-36. À la section 12.2 de l'étude de la firme Acoustec (p. 15), il est fait mention qu'une résidence passerait à un niveau sonore de 47,2 dB(A) en 2021, alors qu'on y enregistre actuellement un niveau de 39,6 dB(A) $L_{eq, 24 h}$. Constatant, à la figure 7.3 de l'étude d'impact (p. 203), qu'elle se situerait au-delà de la butte acoustique prévue au sud de l'autoroute dans ce secteur, pourquoi cette butte ne pourrait-elle pas se poursuivre légèrement vers le nord, de façon à réduire l'augmentation sonore perçue par les résidents?

Original signé par :

Louis Messely, Géographe, M. Environnement, M. A.T.D.R.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

Annexe

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 des chantiers de construction**

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.