

**PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35 ENTRE LA  
FRONTIÈRE AMÉRICAINNE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU**

**ÉVALUATION DE L'IMPACT  
SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE**

**DU QUARTIER SAINT-GÉRARD**



**Mémoire présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

**Par le Comité d'action Saint-Gérard  
Saint-Jean-sur-Richelieu, le 8 décembre 2005**

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b><u>INTRODUCTION</u></b>	<b>1</b>
<b><u>AUGMENTATION DU DÉBIT ROUTIER</u></b>	<b>2</b>
FAITS RECONNUS PAR LE MTQ	2
CROISSANCE DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES	2
<b><u>CONSTRUCTION D'UN MUR ANTIBRUIT</u></b>	<b>4</b>
L'IMPORTANCE DES DBA	4
IMPACT SONORE DIRECT	4
<b><u>CONCLUSION</u></b>	<b>5</b>
<b><u>BIBLIOGRAPHIE</u></b>	<b>7</b>
<b><u>ANNEXE</u></b>	<b>8</b>

## INTRODUCTION

Le Comité d'action Saint-Gérard représente un regroupement de résidents impliqués dans le processus d'atténuation de la pollution sonore dans leur quartier.

Ce secteur résidentiel existe depuis la fin des années 50. Malheureusement, depuis la réalisation de l'autoroute, nous avons assisté à une hausse constante du nombre de véhicules, détériorant ainsi grandement l'environnement sonore de notre quartier. En 1987, une étude réalisée par le ministère des Transports du Québec révélait que le niveau sonore dépassait déjà les 65 dBA, et justifiait dès lors l'importance d'entreprendre des mesures d'atténuation.





Ce présent mémoire désire mettre en lumière toutes les composantes nécessaires afin que des mesures soient entreprises, pour favoriser le mieux-être des citoyens du quartier à la suite du projet de parachèvement de l'autoroute 35.

## AUGMENTATION DU DÉBIT ROUTIER

En janvier 2002, nous demandions une étude de pollution sonore au MTQ. À la suite des rencontres avec les représentants du Ministère, nous avons été informés du projet de parachèvement de l'autoroute 35. Selon les sources gouvernementales, ce parachèvement prévoyait une augmentation de la fluidité et du débit du transport de transit ainsi que des échanges commerciaux dans le corridor principal Montréal/Nouvelle-Angleterre. Ce changement de vocation de l'autoroute 35 présume donc une détérioration encore plus grande de la qualité de notre environnement sonore et un risque réel pour notre santé.

### Faits reconnus par le MTQ

Bien que les officiers du Ministère considèrent que la problématique de pollution sonore du quartier Saint-Gérard sera traitée à l'extérieur du prolongement de l'autoroute 35, ils reconnaissent les faits suivants :

-  Identification de ce corridor comme réseau stratégique de soutien au commerce extérieur du Québec (7,5 M\$ de marchandises sont expédiées annuellement du Québec vers la Nouvelle-Angleterre) ;
-  Amélioration de la mobilité des voyageurs et des marchandises en transit ;
-  Amélioration significative de la fluidité du lien économique au niveau de l'autoroute 35 et du potentiel de développement de la région ;
-  Apport important du tourisme dans la région.

### Croissance de la circulation des véhicules

Monsieur Éric Peissel, personne-ressource en gestion de circulation au MTQ, prévoit une augmentation à la *frontière américaine* de 14% pour 2011 (180 à 210 camions par jour) avec le prolongement de la 35. Par contre, ces prévisions ne prennent en compte que les véhicules qui ce rendront jusqu'à la frontière; on ne considère pas tous les autres qui transiteront par Saint-Jean-sur-Richelieu en empruntant qu'un tronçon de la nouvelle autoroute.

## Évaluation de l'impact sur l'environnement sonore du quartier Saint-Gérard

Il est difficile de concevoir que le Ministère n'a pas évalué l'impact du prolongement sur le tronçon existant de l'autoroute. Nous pouvons facilement faire une analogie; le médecin qui poserait un diagnostic sans avoir pris en considération l'état général du patient serait très mal perçu.

Nous savons que le phénomène de pollution sonore s'est amplifié lors de l'augmentation de la limite de vitesse de l'autoroute de la Vallée des Forts dû à la construction du viaduc en 1998. Les chiffres révélés par le MTQ nous inquiètent grandement. À la hauteur du quartier Saint-Gérard, la croissance annuelle moyenne des 20 dernières années a été de 2,72 %, et cette progression ne tient pas compte du prolongement de l'autoroute 35. Si cette croissance se maintient jusqu'en 2021, nous compterons 63 200 véhicules par jour, toutes catégories à la hauteur de Saint-Jean-sur-Richelieu, et ce, sans le prolongement de l'autoroute.

## CONSTRUCTION D'UN MUR ANTIBRUIT

### L'importance des dBA





Les notions d'évaluation du bruit et de la perception sonore sont un peu complexes. Une augmentation de 10 dBA est perçue par nos oreilles comme un doublement du niveau sonore. Donc la hausse de 2 dBA enregistrée en octobre 2005, considérée comme négligeable par le MTQ, apporte une hausse sonore non négligeable de 20%. Les études réalisées évaluent une moyenne de dBA, mais les écarts de bruit sont tout aussi importants et plus significatif pour l'oreille humaine. L'écart type des variations (ou le L10) serait un facteur important à considérer dans les évaluations du Ministère.

### Impact sonore direct

Selon monsieur Bernard Caron, Directeur de l'ouest de la Montérégie pour le MTQ, la construction d'un mur antibruit est en parallèle et n'est pas liée de façon directe avec le projet de l'autoroute 35. Nonobstant le fait que le quartier Saint-Gérard se situe sur la partie existante de l'autoroute 35, son prolongement, lui, aura un **impact direct** sur l'environnement de notre quartier. Nous concevons que le problème de pollution sonore de notre quartier existait bien avant le prolongement. Ce prolongement ne peut que faire décupler le bruit perçu. En ce sens, notre comité désire contrer cette problématique et propose la construction d'un mur sonore efficace, durable et esthétique.

## CONCLUSION

Le but du Comité d'action Saint-Gérard est d'atténuer le bruit occasionné par la circulation routière de l'autoroute de la Vallée des Forts (35) dans notre quartier.

-  Considérant que le MTQ a reconnu que nous étions dans une zone fortement perturbée par le bruit (plus de 65 dBA) depuis 1987 ;
-  Considérant qu'il y a eu augmentation du bruit à la suite de la hausse de la limite de vitesse de 90 à 100 km/heure sur l'autoroute 35 ;
-  Considérant que le prolongement de l'autoroute 35 amènera une augmentation du débit routier et une augmentation de la circulation de camions ;
-  Considérant la politique sur le bruit routier du ministère des Transports qui stipule « ... que lorsque l'impact sonore de la construction de nouvelles routes ou de la reconstruction de routes ayant pour effet d'en augmenter la capacité ou d'en changer la vocation sera jugé significatif, le ministère des Transports verra à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines. ».

Le Ministère évite d'associer une augmentation de pollution sonore dans notre quartier au prolongement de l'autoroute. Les résultats d'une évaluation de l'impact pourraient rendre le MTQ imputable. Nous considérons que le ministère des Transports a la responsabilité de pallier à notre problème. Sa politique sur le bruit routier le mentionne clairement. Permettez-nous de soulever la difficulté d'être objectif en étant expert, promoteur et décideur. L'écran érigé devra tenir compte de l'impact sonore qu'aura l'augmentation de circulation engendré par le prolongement de l'autoroute, au niveau de notre quartier. Nous sommes préoccupés par la pollution provoquée par le bruit et nous croyons en la réalisation d'un mur sonore, d'ici deux ans, pour résoudre cette problématique.

## Évaluation de l'impact sur l'environnement sonore du quartier Saint-Gérard

---

Tout au long des audiences du 14 et 15 novembre derniers, le MTQ nous a révélé que le débit routier augmenterait de façon non significative avec le parachèvement de l'autoroute 35. Alors, pourquoi le MTQ investit 255 M\$ dans une autoroute, si elle prévoit une augmentation du débit routier négligeable ?



## BIBLIOGRAPHIE

### BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)

Audience publique sur le parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu, Première partie, Volume 1.

Séance tenue le 14 novembre 2005, 19 h 30 au Campus du Fort Saint-Jean,  
15 Jacques-Cartier Nord à Saint-Jean-sur Richelieu.

### BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)

Audience publique sur le parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu, Première partie, Volume 2.

Séance tenue le 15 novembre 2005, 13 h 30 au Campus du Fort Saint-Jean,  
15 Jacques-Cartier Nord à Saint-Jean-sur Richelieu.

Site Internet du BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
(BAPE) [www.bape.qc.ca](http://www.bape.qc.ca)

Politique sur le bruit routier, mars 1998, ministère des Transports du Québec

Combattre le bruit de la circulation routière, 1996, Les publications du Québec

Site Internet du CCHST, 3 juin 1999, Bruit en milieu de travail-Notions de base

ANNEXE

Poissant, Josée

Corbeil, Carole

Éthier, Céline

Gravel, Mark