

Le 29 août 2006

Madame Marie-Josée Méthot  
Service de la coordination et du soutien aux commissions  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le  
prolongement de l'autoroute 410  
Demande lors de la rencontre préparatoire du 23 août 2006 - Critères  
et mode d'évaluation des niveaux sonores acceptables pendant et après  
la construction**

Madame,

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) possède des objectifs de niveaux sonores pour les chantiers de construction cités dans le document, joint à la présente, intitulé « 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 » (mai 2005). Essentiellement, ces objectifs déterminent les limites de bruit provenant d'un chantier de construction à 55 dB(A)  $L_{eq, 12 h}$  le jour, à 45 dB(A)  $L_{eq, 3 h}$  le soir et à 45 dB(A)  $L_{eq, 1 h}$  la nuit (ou au niveau de bruit ambiant initial, s'il est supérieur à 55 dB).

Pour les sources mobiles (routes), le MDDEP ne possède pas de critères ou de normes à respecter, l'impact sonore estimé par l'initiateur étant alors comparé à divers critères selon le cas. Le MDDEP s'inspire des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 dB exprimé sur une période de 24 heures (55 dB(A)  $L_{eq, 24 h}$ ) à l'extérieur des résidences, mais aussi des valeurs guides suggérées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Ces valeurs, qui font une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit, recommandent un maximum de 45 dB(A)  $L_{eq, 8 h}$  pour

...2

permettre le sommeil, un maximum de 50 dB(A)  $L_{eq, 16 h}$  pendant le jour pour éviter une gêne modérée et 55 dB(A)  $L_{eq, 16 h}$  pour éviter une gêne grave.

En plus de faire référence à ces critères et à l'existence de la Politique sur le bruit routier du MTQ, l'équipe d'analyse doit, autant à l'étape de la recevabilité qu'à celle de l'analyse environnementale, porter un jugement au cas par cas en tenant compte du type de projet routier, des débits routiers anticipés et, surtout, du milieu d'insertion. La démarche d'analyse du MDDEP est également enrichie d'avis d'experts, tels ceux du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS).

Le MTQ s'est engagé à actualiser sa politique sur le bruit routier pour s'assurer que celle-ci continue d'être au diapason des plus grands consensus scientifiques à ce chapitre. Cet engagement du MTQ, pris en 2003, a été réitéré au MDDEP en mars 2006. Au MDDEP, les spécialistes en acoustique de la Direction des politiques de l'air collaborent avec la Direction des évaluations environnementales pour définir des limites et des lignes directrices relativement aux niveaux sonores des sources mobiles.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

---

Michel Simard  
Chargé de projet

---

Louis Messely  
Analyste

p. j.