



PAR COURRIEL

Montréal, le 18 juillet 2024

Monsieur Mathieu Giroux  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
140, Grande Allée Est Bureau 650  
Québec (Québec) G1R 5N6  
[Mathieu.Giroux@bape.gouv.qc.ca](mailto:Mathieu.Giroux@bape.gouv.qc.ca)

**Objet : Réponses aux questions – Consultation ciblée de la séance du 16 juillet 2024 tenu par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

Monsieur Giroux,  
Madame et Monsieur les commissaires,

Suivent les réponses aux questions soulevées lors de la séance de consultation ciblée du 16 juillet dernier :

- Prise de mesure de bruit sur les balcons
  - o Selon les règles de l'art, le sonomètre doit être localisé à plus de trois mètres d'une surface réfléchissante afin de minimiser les interférences des ondes sonores dues à la réflexion sur une surface réfléchissante. De plus, l'objectif de la Politique sur le bruit routier en vigueur est de protéger les aires extérieures au rez-de-chaussée.
- Système de drainage : Caractérisation des eaux souterraines pour évaluer les répercussions du sel de déglçage
  - o L'étude d'impact sur l'environnement ne présente pas de données sur les eaux souterraines à l'approche sud du pont. Toutefois, le Ministère a réalisé en 2022 un inventaire hydrogéologique pour la zone d'étude du pont Gédéon-Ouimet. Ce rapport conclut qu'à partir de l'information disponible au moment de produire cet inventaire, aucun impact n'est à prévoir sur l'utilisation de la ressource en eau souterraine dans le secteur à l'étude. Il n'y a donc pas de mesures particulières à prévoir pour ce qui est de la protection des points d'alimentation en eau souterraine dans le cadre du projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet. Il est important de noter que puisque la nature précise des travaux n'était pas connue au moment de produire l'inventaire, l'évaluation de l'impact que pourraient avoir ceux-ci sur l'eau

souterraine est donc sommaire. Le Ministère procédera à la réévaluation de l'impact lorsque des plans du projet seront disponibles.

- Contamination des eaux par les hydrocarbures dans les bassins de rétention
  - o À ce jour, aucune mesure spécifique pour capter les hydrocarbures n'est prévue dans le projet. La présence potentielle d'hydrocarbures dans les eaux de ruissellement est principalement liée aux déversements accidentels lors d'incidents ou d'accidents sur le réseau routier. Le Ministère est d'avis que l'application d'un plan d'intervention d'urgence visant à confiner et récupérer les hydrocarbures déversés directement sur le site du déversement est la mesure la plus appropriée pour gérer les hydrocarbures. De manière générale, la concentration en hydrocarbures dans les eaux de ruissellement en milieu urbain ou autoroutier est faible. De plus, les hydrocarbures ont une forte affinité pour les particules et sont donc retenus en partie par celles-ci, ce qui constitue la principale source de contamination des eaux pluviales. Ces particules en suspension sont retirées en partie lors de leur passage la décantation des eaux dans le bassin de rétention.
- Seriez-vous en mesure de transmettre un support visuel pour le circuit du cours d'eau Hotte et des bassins de rétentions aux sud
  - o La localisation des bassins de rétention et le tracé du ruisseau Hotte sont montrés sur la figure en annexe. En amont, le ruisseau Hotte est alimenté par les eaux pluviales provenant du réseau municipal et elles se rejettent dans la partie non canalisée du cours d'eau près du croisement de la rue de la Pointe-Langlois et du boulevard Sainte-Rose. Le ruisseau Hotte longe par la suite l'autoroute 15 à l'est, avant de se jeter dans la rivière des Mille Îles. Le bassin de rétention existant Marc-Aurel-Fortin est destiné à capter les eaux provenant du territoire urbanisé de la ville de Laval ainsi que d'une portion de l'autoroute 15. Un nouveau bassin de rétention est nécessaire afin de capter les eaux de ruissellement des surfaces imperméables ajoutées par le projet de reconstruction du pont et de ses approches. Ce bassin sera situé dans la bretelle nord-est de la sortie pour le boulevard Sainte-Rose, en face du garage Honda. Une fois les eaux traitées par le bassin de rétention, elles seront dirigées vers le ruisseau Hotte, qui sera légèrement déplacé à la suite des travaux.
- Expliquer la présence d'un radar photo uniquement dans une seule direction au nord du pont
  - o Les radars photo sont installés lorsqu'une route est identifiée comme étant accidentogène. Le radar sur l'autoroute 15 en direction nord au nord du boul. Sainte-Rose a été implanté en 2015. Le choix de ce site est basé sur l'analyse d'accidents des années 2009-2012. L'endroit exact d'installation à l'intérieur du secteur ciblé est validé de concert



Direction des grands projets du nord de Montréal

avec le fournisseur de radars photo afin de respecter certaines exigences techniques du manufacturier.

- Évaluation de nouvelles techniques de joints de dilatation qui permettent de réduire le niveau de bruit.
  - o Le pont Gédéon-Ouimet existant comporte 29 joints de tablier alors que le futur pont en comportera seulement trois, soit un à chaque extrémité et un au centre. Tous les joints installés par le ministère des Transports depuis plusieurs années sont du même type, soit des joints à garniture enclenchée. Il n'y a actuellement pas de recherche de types de joints moins bruyants. L'impact au passage des véhicules sur les joints est davantage lié à la dégradation du joint, et plus particulièrement de l'enrobé bitumineux de part et d'autre du joint. Les pistes d'amélioration visent donc à assurer la durabilité de l'enrobé autour du joint. L'entretien du joint et de l'enrobé est également déterminant pour limiter l'impact au passage des véhicules sur les joints.

Je vous prie de recevoir mes sincères salutations.

La directrice,

France Lajoie