

Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand – Questions complémentaires adressées au MTMD – DQ3

1. Concernant la Politique sur le bruit routier vous avez affirmé, lors de la séance publique du 16 juillet, que cette politique est « présentement en révision, en collaboration avec le ministère de la Santé et le ministère de l'Environnement » (Jia Lun Poon, DT1, p. 29).

a. Parmi les modifications envisagées, vous avez mentionné qu'un indicateur acoustique différent pourrait être utilisé et que vous explorez un autre partage des coûts avec les municipalités (Jia Lun Poon, DT1, p. 29). Veuillez détailler. Si d'autres modifications sont envisagées veuillez les préciser.

Réponse : L'actualisation en cours de la Politique sur le bruit routier vise à resserrer les règles relatives à la gestion du climat sonore en bordure du réseau routier supérieur (réseau sous la responsabilité du MTDM). Les modifications proposées se basent sur les avancées en matière de connaissance des effets du bruit sur la nuisance et la santé.

Tout comme la Politique sur le bruit routier, la Politique actualisée maintiendra deux volets, soit une approche corrective visant à atténuer les niveaux sonores des infrastructures routières existantes ainsi qu'une approche préventive visant à prévenir les problèmes de bruit dans le cadre de la réalisation des projets routiers du MTMD. Cette approche préventive engage également les municipalités et MRC à considérer le bruit routier comme contrainte anthropique dans l'aménagement de leur territoire, obligations dorénavant transposées dans les nouvelles Orientations gouvernementales en aménagement du territoire.

Les principaux changements apportés sont les suivants :

- Changement de l'indicateur acoustique : le $L_{eq, 24 h}$ est remplacé par le L_{den} ou niveau jour-soir-nuit en vue de mieux représenter la gêne ressentie par les riverains du réseau routier. Cet indicateur ajoute des pondérations de 5 dBA à la période de soir et de 10 dBA à la période de nuit, de manière à exprimer la sensibilité plus grande pendant ces périodes (approches corrective et préventive).
- Abaissement de la limite d'un climat sonore jugé acceptable de 55 dBA $L_{eq, 24 h}$ à 55 dBA L_{den} (approche préventive).
- Considération du 1^{er} étage en plus du rez-de-chaussée (approches corrective et préventive).
- Introduction de règles transitoires visant les projets routiers ou d'écran antibruit en cours lors de l'adoption de la Politique actualisée (approches corrective et préventive).
- Abaissement du seuil d'intervention de l'approche corrective de 65 dBA $L_{eq, 24 h}$ à 65 dBA L_{den} .
- Modification de la règle de financement des écrans antibruit visant à considérer la capacité de payer des municipalités (en cours d'analyse) (approche corrective).
- Modification de la grille d'évaluation de l'impact sonore (projets routiers) en vue de reconnaître plus rapidement les impacts sonores requérant des mesures d'atténuation (approche préventive).

b. Le ministère de la Santé et des Services sociaux qui collabore avec votre ministère pour la révision de la Politique sur le bruit routier « pense que c'était très bien considéré, cette valeur, nouvelle valeur L_{den} qui amène donc plus bas les niveaux critiques à respecter » (Dre Louise Lajoie, DT1, p. 36). Quelle valeur L_{den} est considérée dans la révision de la Politique sur le bruit routier ? Quels sont les critères et les éléments qui ont motivés l'utilisation de cette nouvelle valeur? Veuillez détailler.

Réponse : Comme mentionné dans la réponse précédente, le seuil préconisé de l'approche préventive est de 55 dBA L_{den} alors que le seuil d'intervention de l'approche corrective est de 65 dBA L_{den} . Il s'agit d'un abaissement des valeurs de la Politique sur le bruit routier à la suite d'analyses comparatives de réglementations nationales ou internationales et de la considération de recommandations, guides et recherches.

Alors que le niveau équivalent $L_{eq, 24 h}$ est la moyenne de l'énergie acoustique mesurée ou calculée sur une période de 24 heures, le niveau L_{den} est une moyenne énergétique pondérée qui est artificiellement rehaussée et dont la valeur numérique dépend de l'importance du bruit pendant la soirée et la nuit. En ce qui concerne le bruit du réseau routier supérieur, la différence est généralement d'environ 4 à 5 dBA entre le $L_{eq, 24 h}$ et le L_{den} , selon la répartition de la circulation le jour, le soir et la nuit. Ainsi, un niveau de 55 dBA L_{den} peut correspondre à environ 50-51 dBA $L_{eq, 24 h}$ alors qu'un niveau de 65 dBA L_{den} peut correspondre à environ 60-61 dBA $L_{eq, 24 h}$.

c. De quelles façons l'Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains rédigé par l'INSPQ et datant de 2015 est pris en compte dans le processus de révision de votre Politique sur le bruit routier?

Réponse : Le MTMD avait amorcé sa réflexion sur l'actualisation de la Politique sur le bruit routier avant la parution de cet Avis et il a d'ailleurs été appelé à collaborer à sa production via le Groupe d'experts interministériel sur le bruit environnemental. Si cela lui a permis de poursuivre sa réflexion, les éléments retenus dans la Politique actualisée devaient respecter certains principes (resserrement des règles réaliste, facilité d'application des critères, facilité de compréhension pour le public).

d. Puisque la politique sur le bruit routier est en cours de révision et que plusieurs experts ont été consultés quelles sont les prochaines étapes avant son adoption ? et sa mise en vigueur ?

Réponse : Le projet de Politique actualisée est passablement avancé. Le MTMD doit statuer sur les règles de financement admissibles de l'approche corrective. L'adoption de la Politique actualisée est prévue cet automne, soit avant la mise en vigueur le 1^{er} décembre prochain des nouvelles Orientations gouvernementales en aménagement du territoire.

e. Si une nouvelle Politique sur le bruit routier entrain en vigueur avant la mise en chantier du pont Gédéon-Ouimet, est-ce qu'elle serait applicable à ce projet? Comment

considérez-vous cette éventualité dans la planification du projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet?

Réponse : Des règles transitoires sont prévues dans la Politique actualisée.

Ainsi, si la phase de l'avant-projet définitif n'est pas complétée, le Ministère analyserait le projet en fonction de la nouvelle grille d'évaluation de l'impact sonore et, dans la mesure où des impacts sonores seraient jugés significatifs, des mesures d'atténuation complémentaires seraient proposées afin de répondre aux exigences de la Politique (sous réserves de la vérification de la faisabilité technique).

Si la phase de l'avant-projet définitif est complétée, aucune modification ne serait apportée aux mesures d'atténuation prévues.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Direction de l'environnement

26 juillet 2024