

Projet d'aménagement d'une cannebergière à Sainte-Anne-de-Sorel Questions complémentaires – DQ8

Réponses du ministère des Transports et de la Mobilité durable

En respect du contenu de la transcription de la séance du 19 juin 2024 (DT2 p.29) du BAPE, l'itinéraire B tel que présenté à l'étude n'a pas été analysé et les intrants le concernant ne font pas partie de la présente fiche dans la mesure où le camionnage est interdit sur une portion du tracé envisagé.

Il y a déjà présentement une présence plutôt marquée des camions qui circulent sur le trajet identifié (itinéraire A). Les débits anticipés et mis en lumière dans le cadre de l'étude pour l'itinéraire A représentent un camion par 5 minutes. En respect du contexte observé et des débits existants de camionnage, le Ministère ne croit pas qu'il y ait lieu d'anticiper de conséquences significatives sur la circulation dans les axes concernés (hausse proportionnelle mineure du camionnage).

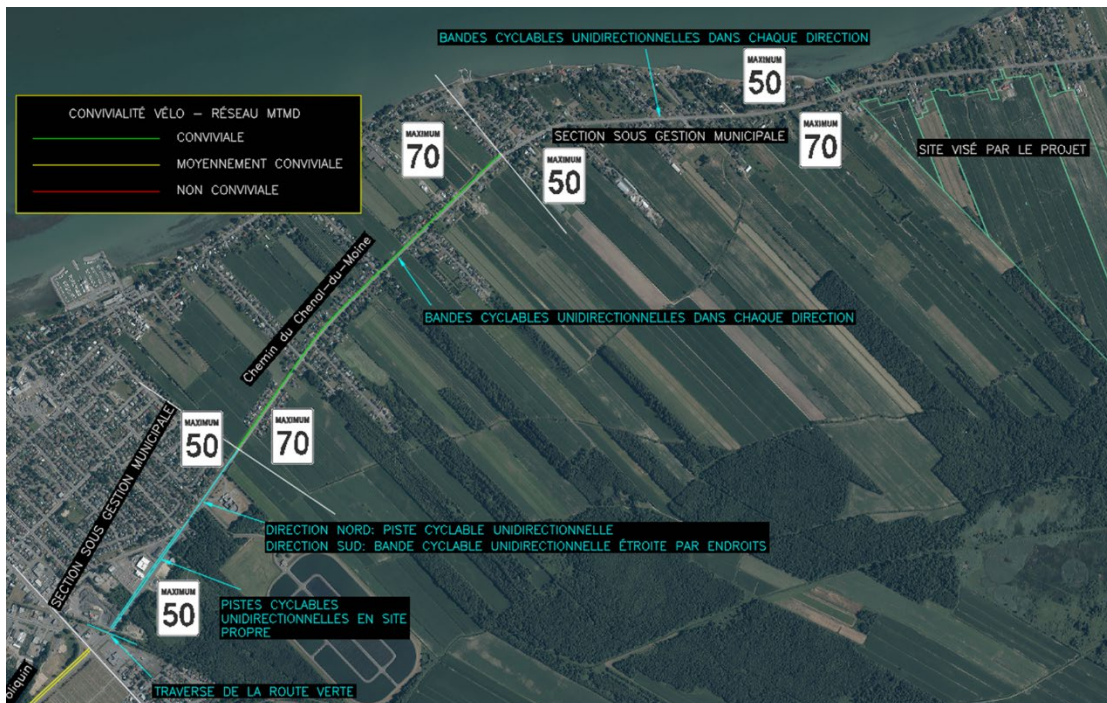
1. Veuillez identifier sur une carte :

- a. Les pistes cyclables qui se trouvent sur l'itinéraire du transport de sable. Veuillez distinguer les pistes cyclables qui relèvent du MTMD, et celles qui relèvent de la municipalité

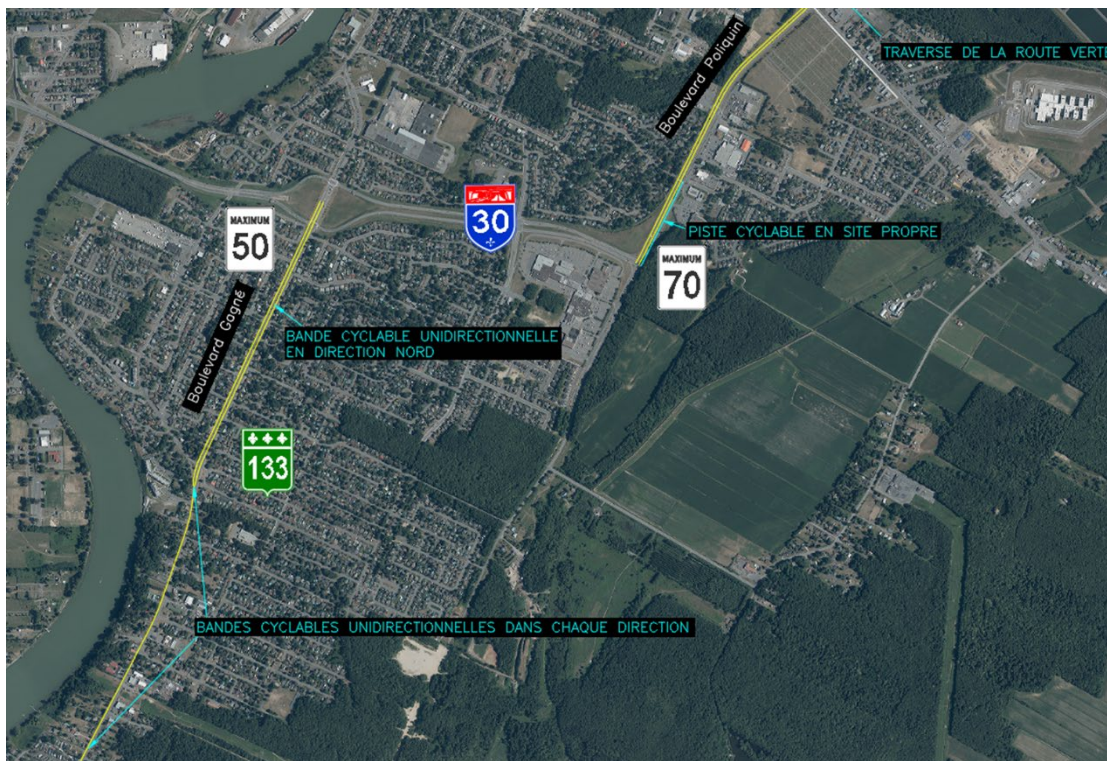
Dans les faits, sur les routes dont il a la gestion, les accotements revêtus relèvent du Ministère, les bandes cyclables unidirectionnelles en milieu urbain sont généralement de responsabilité conjointe (entretien sous responsabilité municipale) et les pistes cyclables en site propre relèvent généralement des partenaires.

En lien avec l'itinéraire A proposé à l'étude d'impact, le Ministère possède la responsabilité de la route 133 (chemin des Patriotes Est), de l'autoroute 30, du boulevard Poliquin ainsi que d'une section du chemin du Chenal-du-Moine (secteur Sorel-Tracy). Les cyclistes ne peuvent pas circuler sur l'autoroute 30 qui devrait être sollicitée. Les cartes suivantes présentent les types de voies cyclables, les vitesses affichées, le degré de convivialité vélo observable (réseau supérieur uniquement) ainsi que les limites de gestion pour ce qui concerne l'axe boulevard Poliquin / chemin du Chenal-du-Moine.

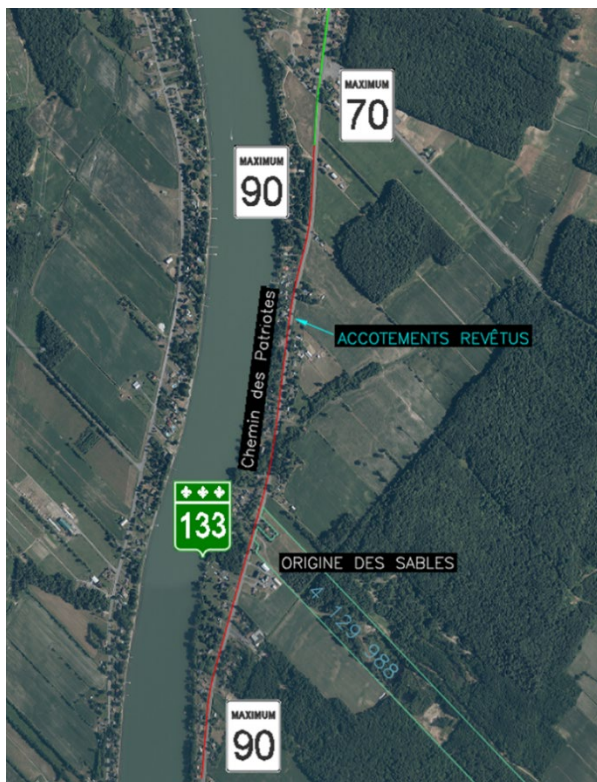
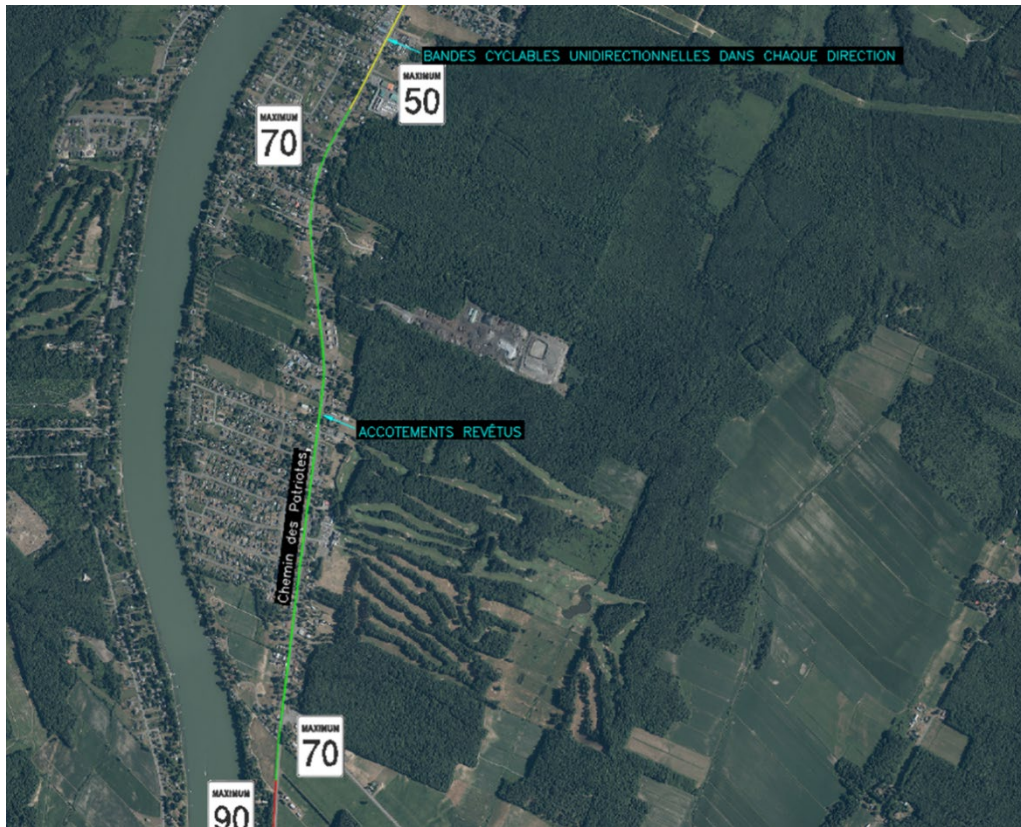
Cartographie secteur Nord (boulevard Poliquin et Chemin du Chenal-du-Moine vers le site visé)



Cartographie secteur urbain Sorel-Tracy



Cartographie secteur Sud (R-133 vers le site d'origine du sable à Sainte-Victoire-de-Sorel)



b. Les tronçons de route relevant du MTMD et de la municipalité, qui se trouvent sur l'itinéraire du transport de sable, que le MTMD estime qu'ils pourraient être problématiques pour les pistes cyclables (ex : virages, rétrécissement de route, etc.). Veuillez fournir une explication des endroits problématiques.

De façon générale, le trajet actuel sur les routes sous gestion du Ministère supporte déjà la mixité de circulation cycliste et routière, dont des véhicules lourds. Certes le volume de véhicules lourds s'en trouvera augmenté mais les aménagements présents sont réputés sécuritaires. Une sensibilisation particulière des camionneurs qui seront affectés au transport du sable pourrait être réalisée par l'initiateur du projet. Notamment un rappel des règles de sécurité des conducteurs de véhicules lourds à l'endroit des cyclistes et piétons tel que l'on peut trouver sur le site de la Société de l'assurance automobile du Québec¹.

- « Soyez attentif aux personnes qui circulent autour de votre véhicule, surtout aux intersections en milieu urbain.
- Surveillez et anticipez les déplacements des personnes qui circulent près de votre véhicule.
- Ne tenez pas pour acquis que vos manœuvres sont prévisibles.
- Assurez-vous que vos rétroviseurs sont en bon état, dégagés et bien ajustés.
- Laissez vos phares allumés en tout temps.
- Utilisez les clignotants aux intersections afin de signaler clairement vos intentions.
- Soyez vigilant lorsque vous effectuez un virage à droite à une intersection et que votre véhicule doit empiéter dans la voie adjacente ou sur l'accotement pour effectuer ce virage.
- Si votre véhicule possède un angle mort additionnel causé par un équipement auxiliaire, assurez-vous de positionner cet équipement de façon à réduire cet angle mort.)

La localisation des aménagements cyclables pourrait leur être présentée afin qu'ils puissent leur porter une attention particulière.

¹ [Conseils de sécurité pour les angles morts - SAAQ \(gouv.qc.ca\)](https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/angles-morts/conseils-securite) : <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/angles-morts/conseils-securite>

2. Quels sont les critères à évaluer pour déterminer la sécurité des pistes cyclables?

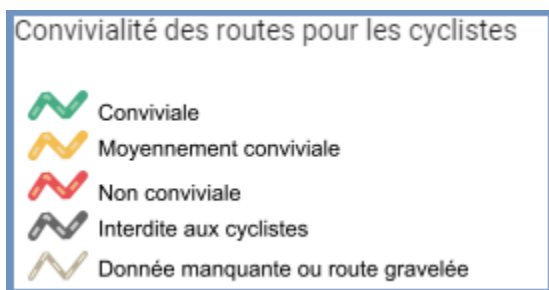
Est-ce que la piste cyclable sur le trajet du transport de sable se qualifie de sécuritaire en fonction de ses critères ? Veuillez expliquer votre réponse.

Quelles sont les mesures de sécurité que propose le MTMD pour ses pistes cyclables et celles municipales pendant la période de transport de sable (ex : des protections supplémentaires réfléchissantes, etc.) ?

De façon générale, la largeur disponible au déplacement des cyclistes ainsi que le type (ou la qualité) de surface de roulement correspondent aux critères principaux de sécurité. La localisation d'une voie cyclable impactera également sur son degré de sécurité notamment au niveau de la proximité avec les voies automobiles. Dans le cas du trajet (itinéraire A) du transport de sable, ces voies cyclables ne sont généralement pas localisées en site propre et sont de type « *accotement revêtu* » ou encore « *bande cyclable unidirectionnelle* ».

Les cartes présentées à la question 1-a indiquent la convivialité des routes pour les cyclistes sur les sections sous gestion du MTMD. « Les niveaux de convivialité sont déterminés selon les trois critères suivants : la vitesse affichée est basse; les accotements sont larges et asphaltés; le débit de véhicules, surtout de camions, est limité. D'après ces critères, les routes sont classifiées comme suit :

- Route conviviale (généralement conforme aux normes pour les voies cyclables),
- Route moyennement conviviale (présentant des contraintes à la sécurité et au confort des cyclistes),
- Route non conviviale (présentant d'importantes contraintes pour la sécurité des cyclistes) et
- Route interdite aux cyclistes (une autoroute, par exemple). » ²



² Référence: transports.gouv.qc.ca

Le secteur de la route 133 entre le lot 4 219 988 et l'approche de la montée Sainte-Victoire est qualifié de « non convivial ». Une demande pourrait être adressée au MTMD par l'initiateur du projet afin d'évaluer la possibilité d'implanter une signalisation de travaux indiquant une sortie de camions au niveau du lot. Cette signalisation permettrait aux automobilistes et aux potentiels cyclistes, bien que le secteur ne fasse pas partie d'une route privilégiée, de mieux percevoir le « danger » temporaire.

3. La municipalité affirme que ses pistes cyclables sont le prolongement de celles du MTMD, et qu'elle se ralliera aux mesures de sécurité qui seront prises par le MTMD pour augmenter la sécurité de ses pistes cyclables durant la période de transport de sable (DT2, p. 35). De quelle manière le MTMD prévoit collaborer avec la municipalité de Sainte-Anne-de-Sorel pour la mise en place de mesures de sécurité sur les pistes cyclables ?

Le MTMD n'a pas juridiction sur le réseau appartenant aux municipalités. Pour tout aménagement, celles-ci doivent se référer à des experts en sécurité routière pour vérifier si des modifications aux aménagements actuels en transport actif ont lieu d'être. À la limite du territoire sous juridiction du MTMD et celle de la municipalité, les milieux traversés sont très différents (milieu rural versus urbain), ce qui nécessite une analyse distincte. Selon les discussions lors de séance publique, le promoteur aurait déjà eu des pourparlers avec la municipalité pour ce secteur de même que certaines pistes de solutions auraient été abordées entre eux.

4. À la suite de votre offre d'analyse de la documentation sur le bruit sonore (DT2, p. 24), nous vous soumettons les documents DA2 (section 2.4, p. 28), DA5, DA5.1, DA5.2 et DA5.3, dans lesquels l'initiateur présente une étude sur le bruit sonore de la circulation des camions par rapport au niveau du bruit ambiant sur le chemin du Chenal-Du-Moine. Veuillez, pour le bénéfice de la commission, valider la méthode utilisée et les résultats. Veuillez considérer dans votre analyse la grille d'évaluation de l'impact sonore à la page 12 de la politique sur le bruit routier de 1998, ou tout autre document d'encadrement pertinent

L'étude présentée par l'initiateur sur le bruit sonore de la circulation des camions par rapport au niveau du bruit ambiant sur le chemin du Chenal-Du-Moine est basée sur des relevés sonores de la situation actuelle (bruit ambiant et avec passage des camions). Aucune modélisation n'a été réalisée, ni pour l'année de mise en service du projet, ni pour dix ans après la mise en service, afin d'appliquer les dispositions de la politique sur le bruit routier. Ainsi, l'étude ne permet pas de prédire l'impact du projet sur le voisinage.

En conclusion, La méthodologie suivie dans cette étude sur le bruit sonore de la circulation des camions par rapport au niveau du bruit ambiant sur le chemin du Chenal-Du-Moine ne correspond pas à celle de la politique sur le bruit routier. Par conséquent, ni la méthode

utilisée ni les résultats obtenus ne peuvent être validés. En conséquence, la grille d'évaluation de l'impact sonore de la politique sur le bruit routier ne peut pas être appliquée.

5. Est-il exact qu'il n'existe aucun critère réglementaire ou autre relatif au bruit de la circulation routière ? Veuillez expliquer votre réponse.

La [Politique sur le bruit routier \(quebec.ca\)](http://quebec.ca) en vigueur ne s'applique qu'au réseau supérieur sous responsabilité du Ministère. Elle traite principalement des nuisances causées par une circulation routière régulière sur le réseau selon deux approches distinctes soit;

- l'**approche de planification intégrée** qui s'instrumentalise au sein du contenu des documents de planification des partenaires municipaux en encadrant des développements anticipés ainsi que
- l'**approche corrective** qui vise à corriger des problématiques liées au bruit dans des secteurs déjà développés.

Il n'existe effectivement pas d'autres encadrements, dispositions ou critères quelconque en lien avec le bruit associé à la circulation routière et a apprécié en parallèle des hausses de débits de véhicules lourds anticipés dans le cadre du projet à l'étude (phase de construction ou activités courantes).

À notre connaissance, toutes exigences réglementaires sur le sujet et en lien avec ce projet relèvent ainsi exclusivement des exigences liées à la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) et notamment son article 20 qui intègre le bruit à la définition de *contaminant environnemental*.

6. Prévoyez-vous réduire la limite de vitesse sur l'itinéraire du transport de sable? Veuillez identifier les tronçons affectés et expliquer votre réponse.

La détermination des limites de vitesse affichées relève de plusieurs critères d'analyse. Afin de procéder à une modification de celle-ci, une étude le recommandant doit être réalisée par un ingénieur. Les limites de vitesse affichées sur le réseau du Ministère sont réputées crédibles avec l'environnement traversé. L'imposition de vitesse légale temporaire différente de la vitesse affichée sur panneau blanc, peut être réalisée lorsque des entraves (retraits de voie(s) ou réduction de la largeur des voies) sont rencontrées, ce qui n'est pas le cas dans le cadre de ce projet. Par conséquent, la vitesse ne pourra pas être réduite sur ce trajet.